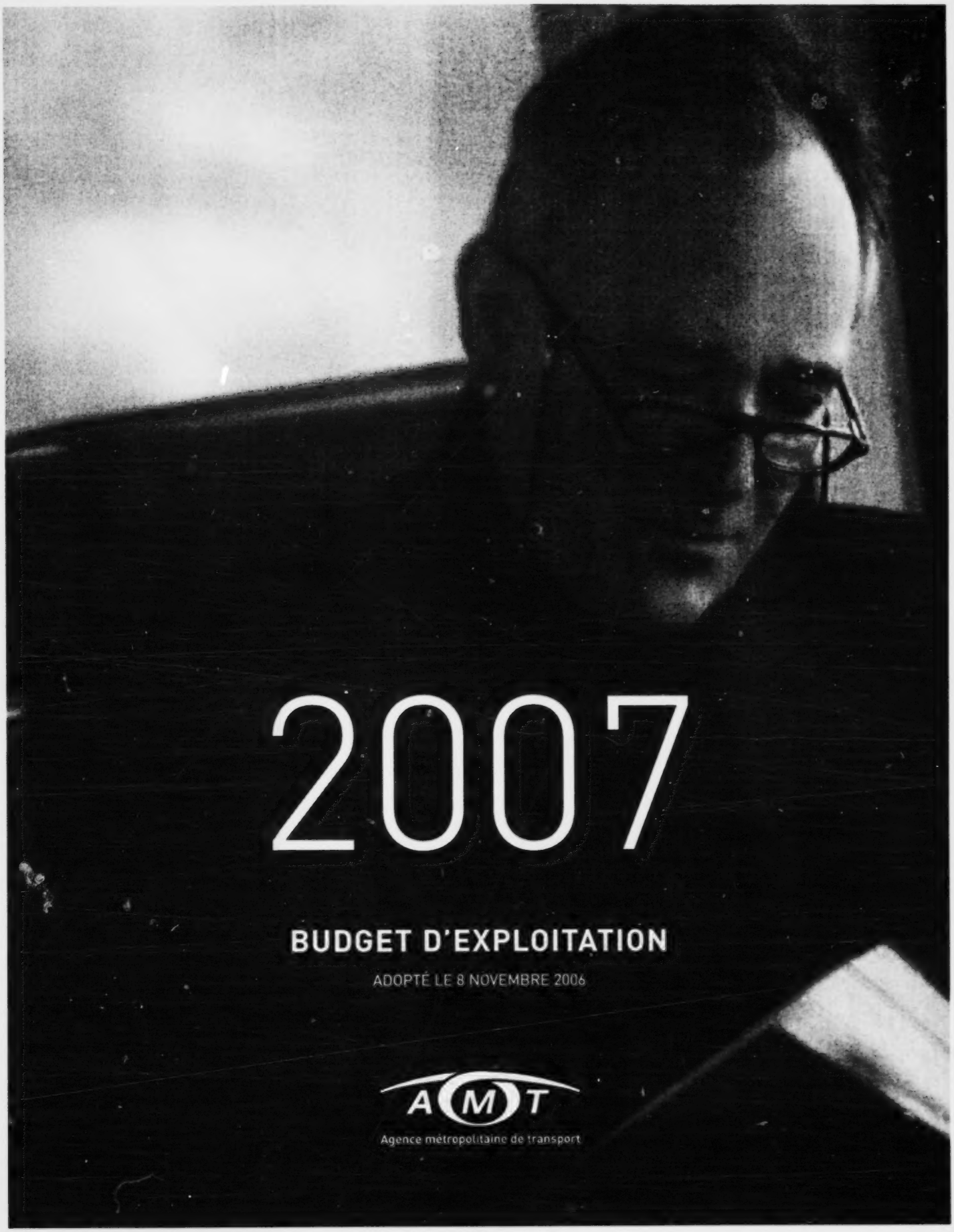


2007

BUDGET D'EXPLOITATION

ADOPTÉ LE 8 NOVEMBRE 2006

AMT

Agence métropolitaine de transport

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES 3
INTRODUCTION 7
FAITS SAILLANTS 8

1. BUDGET D'EXPLOITATION 11
1.1. REMISES GOUVERNEMENTALES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES 12
1.1.1. Droit sur l'immatriculation 12
1.1.2. Taxe sur l'essence 12
1.1.3. Distribution des remises gouvernementales 12
1.1.4. Évolution des remises gouvernementales, 1996-2007 14
1.2. SOURCES DES REVENUS 15
1.3. RÉPARTITION DES DÉPENSES 16

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN 17
2.1. TITRES ET TARIFS 2007 17
2.1.1. Indexation de base de 3,0 % 17
2.1.2. Maintien des conditions d'admissibilité 17
2.1.3. Maintien des zones tarifaires métropolitaines 18
2.1.4. Produits tarifaires métropolitains 18
2.1.5. Services tarifaires 18
2.1.6. Promotions 18
2.1.7. Équipements de vente de titres et de perception des recettes 19
2.1.8. Grille tarifaire des trains de banlieue 19
2.1.9. Grille tarifaire des autobus express métropolitains 19
2.2. RECETTES MÉTROPOLITAINES TRAM 20
2.2.1. Prévisions 2006-2007 20
2.2.2. Méthode de partage 21

3. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT 25
3.1. AIDES AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN 25
3.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN 27

4. ACHALANDAGE AMT 30
4.1.1. Réseau de trains de banlieue 30
4.1.2. Autobus express métropolitains 30

5. RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE 31
5.1. TRAINS DE BANLIEUE 32
5.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE 34
5.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE 36
5.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes 36
5.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 38
5.3.3. Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 40
5.3.4. Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 42
5.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac 44

6. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS 46
6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS 47
6.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS 49
6.2.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains 50
6.2.2. Express Chevrier 52
6.2.3. Express Le Carrefour 54

7. TRANSPORT ADAPTÉ 56

8. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT 57
9. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT 58
10. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES 59

ANNEXE A - ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS ACTUELS ET PROPOSÉS 61
ANNEXE B - COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT PAR SUJET ET EN ORDRE ALPHABÉTIQUE D'ORGANISME EN DATE DU 3 NOVEMBRE 2006 65

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Synthèse de la performance ... 9
Tableau 2 - Budget d'exploitation 2007 ... 11
Tableau 3 - Remises gouvernementales provenant des automobilistes, 2006-2007 ... 12
Tableau 4 - Utilisation des distributions gouvernementales, 2006-2007 ... 13
Tableau 5 - Évolution des remises gouvernementales en provenance des automobilistes, 1996-2007 ... 14
Tableau 6 - Tarifs mensuels pour 2007 et comparaison avec les tarifs 2006 ... 17
Tableau 7 - Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit ... 17
Tableau 8 - Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2007 ... 20
Tableau 9 - Répartition des recettes métropolitaines, 2006-2007 ... 22
Tableau 10 - Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2007 ... 22
Tableau 11 - Grille tarifaire ... 23
Tableau 12 - Aide métropolitaine, 2006-2007 ... 26
Tableau 13 - Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2006-2007 ... 27
Tableau 14 - Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2006-2007 ... 27
Tableau 15 - Aide à l'intégration tarifaire ... 28
Tableau 16 - Tarifs locaux de référence pour 2006 et 2007 ... 28
Tableau 17 - Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et intermédiaire) ... 29
Tableau 18 - Revenus et dépenses des trains de banlieue, 2006-2007 ... 32
Tableau 19 - Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2007 ... 33
Tableau 20 - Contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2006-2007, avant l'ajout de service vers Saint-Jérôme et la permanence de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire ... 34
Tableau 21 - Impacts pour les contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2006-2007, de l'ajout de service vers Saint-Jérôme et de la permanence de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire ... 35
Tableau 22 - Contributions municipales totales aux trains de banlieue, 2006-2007 ... 35
Tableau 23 - Évolution des contributions municipales nettes ... 35
Tableau 24 - Variation des contributions municipales nettes ... 35
Tableau 25 - Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Deux-Montagnes, 2006-2007 ... 36
Tableau 26 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes ... 37
Tableau 27 - Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud, 2006-2007 ... 38
Tableau 28 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud ... 39
Tableau 29 - Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, 2006-2007 ... 40
Tableau 30 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ... 41
Tableau 31 - Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, 2006-2007 ... 43
Tableau 32 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire ... 43
Tableau 33 - Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Delson-Candiac, 2006-2007 ... 44
Tableau 34 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Delson-Candiac ... 45
Tableau 35 - Revenus et dépenses des équipements métropolitains, 2006-2007 ... 47
Tableau 36 - Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2006-2007, avant l'ajout des nouveaux équipements ... 48
Tableau 37 - Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2006-2007, après l'ajout des nouveaux équipements ... 48
Tableau 38 - Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2006-2007 ... 49
Tableau 39 - Contributions municipales aux autobus express métropolitains, 2006-2007 ... 50
Tableau 40 - Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2007 ... 51
Tableau 41 - Revenus et dépenses - Express Chevrier ... 52
Tableau 42 - Indicateurs de performance - Express Chevrier ... 53
Tableau 43 - Revenus et dépenses - Express Le Carrefour ... 54
Tableau 44 - Indicateurs de performance - Express Le Carrefour ... 55
Tableau 45 - Transport adapté, 2006-2007 ... 56
Tableau 46 - Soutien au développement, 2006-2007 ... 57
Tableau 47 - Dépenses de fonctionnement de l'AMT, 2006-2007 ... 58
Tableau 48 - Autres postes budgétaires, 2006-2007 ... 59

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Utilisation des remises gouvernementales, 2007 13
Figure 2 - Évolution des remises gouvernementales, 1996-2007 14
Figure 3 - Répartition des revenus, 2007 15
Figure 4 - Répartition des dépenses, 2007 16
Figure 5 - Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2007 20
Figure 6 - Zones tarifaires 2006 24
Figure 7 - Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2007 26
Figure 8 - Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains, 1996-2007 30
Figure 9 - Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2007 33
Figure 10 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes 37
Figure 11 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 39
Figure 12 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 41
Figure 13 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 43
Figure 14 - Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Delson-Candiac 45
Figure 15 - Évolution des coûts des équipements métropolitains, 1996-2007 47
Figure 16 - Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2007 51
Figure 17 - Indicateurs de performance - Express Chevrier 53
Figure 18 - Indicateurs de performance - Express Le Carrefour 55

INTRODUCTION

Le budget d'exploitation 2007 tient compte des impacts financiers de la mise en service du métro vers Laval, notamment sur les recettes provenant des titres métropolitains TRAM ainsi que de leur répartition, et sur les subventions versées aux organismes de transport concernés.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a rendu publique, en juin 2006, sa Politique québécoise du transport collectif « Pour offrir de meilleurs services aux citoyens ». Cette politique vise à augmenter l'achalandage des réseaux de transport collectif du Québec de 8 % d'ici 2012, ce qui permettra d'accroître la proportion de déplacements effectués en transport collectif par rapport à ceux en automobile. Cette politique comporte un volet visant spécifiquement à améliorer les services offerts à la population, en accroissant l'offre de service de transport collectif de 16 % par rapport à la situation actuelle. Le gouvernement compte utiliser annuellement environ 130 M$ du Fonds vert afin de soutenir financièrement l'exploitation des réseaux de transport collectif dans le but, notamment, de lutter contre les changements climatiques.

Pour la région métropolitaine de Montréal, qui regroupe 75 % des déplacements en transport collectif dans la province, la cible de croissance de 8 % se traduit par une hausse de 30 millions de nouveaux déplacements en cinq ans.

Lors des cinq dernières années, l'achalandage des trains de banlieue s'est accru de 18 %, alors que celui des autobus express métropolitains s'est accru de 59 %, pour un total de plus de 2,7 millions de nouveaux déplacements annuels. Les services métropolitains de l'AMT constituent donc un moteur important de la croissance du transport collectif dans la région et, à ce titre, devraient constituer un élément central de toute politique d'accroissement de l'achalandage dans la région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, au moment de la préparation de l'actuel budget d'exploitation 2007 de l'AMT, les règles et les modalités d'application de la Politique québécoise de transport collectif n'étant pas encore finalisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'AMT n'a pas intégré plusieurs mesures d'amélioration de services proposées pour accroître l'achalandage de son réseau de trains et de son réseau d'autobus express métropolitains et de divers programmes.

L'actuel budget d'exploitation 2007 pourrait être substantiellement modifié au cours de l'année à la suite de la signature d'ententes de performance avec le MTQ où seront fixés des objectifs précis à atteindre quant au niveau de service à offrir et quant à l'achalandage visé.

FAITS SAILLANTS

Budget

- Un **budget d'exploitation** en équilibre totalisant **257,6 M$**, en hausse de 2,0 % par rapport à la prévision 2006 et de 4,9 % par rapport au budget 2006.

Tarification des titres

- Une **indexation de base** de **3,0 %** des tarifs métropolitains et des trains de banlieue pour refléter l'inflation.
- Selon des estimations d'achalandage de 2007, des **ventes de TRAM** de 97,0 M$, en hausse de **5,8 %** par rapport à la prévision 2006.
- Le **maintien des conditions d'admissibilité** pour les tarifs réduit et intermédiaire pour les étudiants et les personnes de 65 ans et plus.
- Une mise en place du programme d'abonnement annuel pour les titres métropolitains dans le cadre du programme de fidélisation.

Subventions aux organismes de transport

- Plus de **101,3 M$** en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région, en hausse de **1,7 %** par rapport au budget 2006.
- Une **aide métropolitaine** de **44,3 M$** pour le métro, en hausse de **2,2 %** par rapport au budget 2006. Cette hausse s'explique par l'ouverture du métro vers Laval prévue en juillet 2007.
- Une aide métropolitaine de 12,6 M$ pour les autobus, soit un montant inférieur de 1,9 % à celui du budget 2006. Cette baisse s'explique par l'impact de l'arrivée du métro vers Laval en juillet 2007.
- Une implantation progressive de l'**aide au rabattement aux trains des autobus** de **0,5 M$**, ce qui atteint 75 % du montant total de l'aide estimée.
- Une implantation progressive de l'**aide à l'intégration tarifaire métropolitaine** pour compenser le rabais. En 2007, le montant d'aide est de 3,0 M$, ce qui représente **75 %** du montant total de l'aide estimée.
- Une **aide métropolitaine aux tarifs réduit et intermédiaire** de 8,0 M$, en hausse de **9,2 %** par rapport au budget 2006.
- Toutes ces formes de redistribution totalisent **2,8 M$** d'aide supplémentaire aux organismes de transport par rapport au budget 2006.

Trains de banlieue

- Un **ratio d'autofinancement des trains de banlieue** de 47,7 %, soit une amélioration du ratio de **3,1 %** par rapport au budget 2006 et une prévision d'achalandage de 15,5 millions, en hausse de 4,5 % par rapport au budget 2006.
- Une hausse des contributions municipales nettes de 6,7 % par rapport au budget 2006. N'eussent été de l'ajout de service jusqu'à Saint-Jérôme et de l'impact de la permanence de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, la hausse serait de 2,4 %, soit un niveau inférieur à 2006 et 2005.
- Une réduction de **14,0 %** du **déficit des trains de banlieue** par rapport au budget 2006, en raison de l'effet combiné de la hausse d'achalandage, des hausses de tarifs, de l'application de la tarification zonale régionale et du contrôle rigoureux des coûts d'exploitation.

Facturation des équipements métropolitains

- **Un taux de facturation** de **15,0 %** des coûts réels aux organismes de transport **pour l'utilisation des équipements métropolitains,** ce qui représente un montant de 2,0 M$ sur les coûts d'exploitation et de gestion de **12,7 M$** pour les terminus, les voies réservées et les billetteries. Ouverture, en 2007, de nouveaux équipements tels les terminus Centre-ville d'appoint, Cartier, Montmorency, Boucherville, la voie réservée Carrie-Derrick et les mesures préférentielles de la rue Sherbrooke Est.

Autobus express métropolitains

- Un maintien de la tarification sur les autobus express métropolitains, **soit les titres mensuels locaux acceptés sur tous les autobus express**.
- Un maintien de la contribution municipale au financement des autobus express métropolitains, représentant 50 % du déficit d'exploitation et de gestion répartis entre les municipalités ayant plus de 1 % d'achalandage.
- Un ratio d'autofinancement de 50,7 % et une hausse d'achalandage de 10,3 % par rapport à la prévision 2006.

Transport adapté

- Des coûts de 1,4 M$ en 2007, en hausse de **10,3 %** par rapport au budget 2006, pour refléter la hausse du nombre de déplacements réguliers découlant d'une augmentation du nombre d'usagers admis au service de transport adapté.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1
Synthèse de la performance

	BUDGET 2007	PRÉVISION 2006	BUDGET 2006
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	2,2%	+4,5%	+0,0%
Autobus express métropolitains	0,0%	+4,8%	+8,8%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	0,0%	-1,1%	-15,2%
TRAM 2	0,0%	-1,7%	-18,2%
TRAM 3	3,2%	+3,0%	+6,1%
TRAM 4 à 8	0,0%	+11,3%	+0,0%
TOTAL	**1,7%**	**4,1%**	**-0,4%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	90%	86%	90%
Équipements métropolitains	80%	80%	80%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	47,7%	47,9%	46,2%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	50,7%	52,6%	51,8%
Coûts d'exploitation par usager des équipements métropolitains	0,16 $	0,15 $	0,16 $
Coût par passagers/kilomètre trains de banlieue	0,28 $	0,29 $	0,28 $
Coût par passagers/kilomètre autobus express métropolitains	0,24 $	0,24 $	0,28 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	2,0 M$	1,4 M$	1,4 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	98%	98%	98%

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT (TABLEAU 2), en équilibre, totalise 257,6 M$ en 2007, soit une hausse de 2,0 % par rapport à la prévision de 2006 et de 4,9 % par rapport au budget de 2006. Cette hausse tient compte notamment des indexations de contrats selon l'IPC. En 2007, la priorité est accordée à l'amélioration des services offerts aux clients grâce à la consolidation des services actuels et au maintien du patrimoine. Toutes les actions planifiées en 2007 par l'AMT et son équipe auront comme dénominateur commun les principes de rigueur, de modernité et d'engagement client.

TABLEAU 2

Budget d'exploitation 2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007-P2006		ÉCART B2007-B2006	
REVENUS								
Remises gouvernementales								
- Droit sur l'immatriculation	51 412	20,0%	50 652	50 180	760	+1,5%	1 232	+2,5%
- Taxe sur l'essence	50 905	19,8%	50 905	50 450	0	+0,0%	455	+0,9%
SOUS-TOTAL	**102 317**	**39,7%**	**101 557**	**100 630**	**760**	**+0,7%**	**1 687**	**+1,7%**
Recettes métropolitaines TRAM	**68 494**	**26,6%**	**63 816**	**60 958**	**4 678**	**+7,3%**	**7 536**	**+12,4%**
Revenus des trains de banlieue								
- Recettes usagers et aides	43 421	16,9%	42 877	40 499	544	+1,3%	2 922	+7,2%
- Contributions municipales nettes	32 855	12,8%	32 322	31 454	533	+1,6%	1 401	+4,5%
- Contributions municipales nettes – ajout de service	867	0,3%	154	154	713	+463,0%	713	+463,0%
SOUS-TOTAL	**77 143**	**29,9%**	**75 353**	**72 107**	**1 790**	**+2,4%**	**5 036**	**+7,0%**
Revenus des autobus express métropolitains								
- Recettes usagers et aides	2 196	0,9%	2 045	2 017	151	+7,4%	179	+8,9%
- Contributions municipales nettes avant ajout	615	0,2%	559	587	56	+10,0%	28	+4,8%
- Contributions municipales nettes après ajout	102	0,0%	0	0	102		102	
SOUS-TOTAL	**2 913**	**1,1%**	**2 604**	**2 604**	**309**	**+11,9%**	**309**	**+11,9%**
Subvention du gouvernement pour l'amélioration de service*								
Autres								
- Subvention MTQ - service de la dette	2 326	0,9%	6 147	6 147	(3 821)	-62,2%	(3 821)	-62,2%
- Programme d'aide - transport adapté	450	0,2%	450	450	0	+0,0%	0	+0,0%
- Facturation équipements métropolitains	1 811	0,7%	1 226	1 200	585	+47,7%	611	+50,9%
- Facturation équipements métropolitains – nouveaux équip.	147	0,1%	0	0	147		147	
- Revenus commerciaux et autres	2 000	0,8%	1 356	1 360	644	+47,5%	640	+47,1%
SOUS-TOTAL	**6 734**	**2,6%**	**9 179**	**9 157**	**(2 445)**	**-26,6%**	**(2 423)**	**-26,5%**
TOTAL	**257 801**	**100,0%**	**252 509**	**245 456**	**5 092**	**+2,0%**	**12 145**	**+4,9%**
DÉPENSES								
Subventions								
- Aide métropolitaine et dépenses afférentes	57 749	22,4%	57 626	56 676	123	+0,2%	1 073	+1,9%
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	7 975	3,1%	7 720	7 300	255	+3,3%	675	+9,2%
- Aide à l'intégration tarifaire	2 994	1,2%	2 306	1 988	688	+29,8%	1 006	+50,6%
SOUS-TOTAL	**68 718**	**26,7%**	**67 652**	**65 964**	**1 066**	**+1,6%**	**2 754**	**+4,2%**
Répartition des recettes TRAM	**68 494**	**26,6%**	**63 816**	**60 958**	**4 678**	**+7,3%**	**7 536**	**+12,4%**
Subvention du gouvernement pour l'amélioration de service*								
Trains de banlieue								
- Trains de banlieue	85 089	33,0%	85 299	83 484	(210)	-0,2%	1 605	+1,9%
- Trains de banlieue – nouveaux services	2 168	0,8%	200	385	1 968	+984,0%	1 783	+463,1%
SOUS-TOTAL	**87 257**	**33,9%**	**85 499**	**83 869**	**1 758**	**+2,1%**	**3 388**	**+4,0%**
Équipements métropolitains								
- Équipements métropolitains	12 447	4,8%	12 368	12 368	79	+0,6%	79	+0,6%
- Équipements métropolitains – nouveaux équipements	1 677	0,7%	0	0	1 677		1 677	
SOUS-TOTAL	**14 124**	**5,5%**	**12 368**	**12 368**	**1 756**	**+14,2%**	**1 756**	**+14,2%**
Autobus express métropolitains								
- Autobus express métropolitains	3 329	1,3%	3 097	3 108	232	+7,5%	221	+7,1%
- Autobus express métropolitains – nouveaux services	216	0,1%						
SOUS-TOTAL	**3 545**	**1,4%**	**3 097**	**3 108**	**448**	**+14,5%**	**437**	**+14,1%**
Transport adapté	**1 434**	**0,6%**	**1 417**	**1 300**	**17**	**+1,2%**	**134**	**+10,3%**
Autres								
Soutien au développement	3 000	1,2%	3 000	3 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Dépenses de fonctionnement - AMT	6 400	2,5%	6 300	6 000	100	+1,6%	400	+6,7%
Réserve pour éventualités	1 000	0,4%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Service de la dette	2 329	0,9%	6 262	6 262	(3 933)	-62,8%	(3 933)	-62,8%
Frais de gestion SAAQ et autres	1 300	0,5%	2 098	1 627	(798)	-38,0%	(327)	-20,1%
SOUS-TOTAL	**14 029**	**5,4%**	**18 660**	**17 889**	**(4 631)**	**-24,8%**	**(3 860)**	**-21,6%**
TOTAL	**257 801**	**100,0%**	**252 509**	**245 456**	**5 092**	**+2,0%**	**12 145**	**+4,9%**

* Cette rubrique est ajoutée afin de refléter la nouvelle aide du gouvernement, présentée le 16 juin 2006, pour l'ajout de services ou l'amélioration de services dont les modalités sont à définir.

1.1. REMISES GOUVERNEMENTALES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

1.1.1. Droit sur l'immatriculation

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation sont estimés à 50,7 M$ en 2006, soit une augmentation de 0,5 M$ par rapport au budget de 2006 (TABLEAU 3). Pour 2007, l'AMT prévoit des revenus de 51,4 M$, en hausse de 1,5 % par rapport à la prévision 2006.

1.1.2. Taxe sur l'essence

Les revenus provenant de la taxe sur l'essence devraient totaliser 50,9 M$ en 2006, soit une légère hausse de 0,5 M$ par rapport au budget de 2006 (TABLEAU 3). Cet estimé à 50,9 M$ représente le montant réel de 2005. Pour 2007, l'AMT prévoit des revenus équivalents à la prévision de 2006, soit 50,9 M$ en tenant compte des données 2006 disponibles à ce jour.

TABLEAU 3
Remises gouvernementales provenant des automobilistes, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007-P2006		ÉCART B2007-B2006	
Droit sur l'immatriculation	51 412	50,2%	50 652	50 180	760	+1,5%	1 232	+2,5%
Taxe sur l'essence	50 905	49,8%	50 905	50 450	0	+0,0%	455	+0,9%
SOUS-TOTAL	**102 317**	**100,0%**	**101 557**	**100 630**	**760**	**+0,7%**	**1 687**	**+1,7%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 028)		(1 013)	(1 004)	(15)	+1,5%	(25)	+2,5%
TOTAL	**101 289**		**100 544**	**99 626**	**745**	**+0,7%**	**1 662**	**+1,7%**

* Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation.

1.1.3. Distribution des remises gouvernementales

Les remises gouvernementales en provenance des automobilistes sont utilisées pour soutenir le réseau du métro de la STM, les réseaux d'autobus à vocation métropolitaine, les trains de banlieue de même que certaines autres activités de l'AMT, particulièrement en matière de promotion du transport collectif. L'AMT versera 101,3 M$ en 2007 en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine, soit une hausse de 1,7 M$ ou 1,7 % par rapport au budget 2006 (TABLEAU 4).

La répartition de la distribution des remises gouvernementales (FIGURE 1) se détaille comme suit :

- le réseau de métro de la STM reçoit la plus grande portion des remises gouvernementales (43,7 %) par le biais d'une aide métropolitaine de 0,20 $ par passager, soit un montant estimé à 44,3 M$ en 2007 ;
- le réseau d'autobus à vocation métropolitaine reçoit 24,1 % des remises gouvernementales, lorsqu'on combine l'aide métropolitaine au réseau de transport métropolitain par autobus (0,50 $ par passager, soit 12,6 M$, et 0,50 $ pour la nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus, soit 0,5 M$, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire de 8,0 M$ et l'aide à l'intégration tarifaire de 3,0 M$) ;
- les trains de banlieue reçoivent 10,0 % des remises gouvernementales, pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes actuelles, lequel déficit s'élève à un montant de 10,1 M$;
- les équipements métropolitains, les autobus express métropolitains et le transport adapté représentent 13,6 % ou 13,8 M$;
- les autres dépenses, incluant la réserve pour éventualités, totalisent 8,6 % des remises gouvernementales.

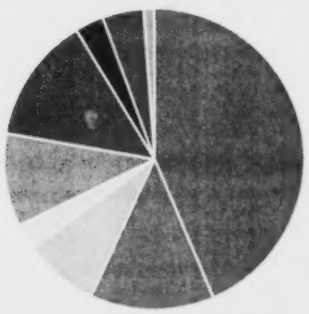
TABLEAU 4

Utilisation des distributions gouvernementales, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007-P2006		ÉCART B2007-B2006	
REMISES GOUVERNEMENTALES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	51 412	50,8%	50 652	50 180	760	+1,5%	1 232	+2,5%
Taxe sur l'essence	50 905	50,3%	50 905	50 450	0	+0,0%	455	+0,9%
Frais de gestion SAAQ	(1 028)	-1,0%	(1 013)	(1 004)	(15)	+1,5%	(25)	+2,5%
SOUS-TOTAL	**101 289**	**100,0%**	**100 544**	**99 626**	**745**	**+0,7%**	**1 662**	**+1,7%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine métro	44 260	43,7%	44 050	43 300	210	+0,5%	960	+2,2%
Aide métropolitaine autobus et dép. afférentes	13 489	13,3%	13 576	13 376	(87)	-0,6%	113	+0,8%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	7 975	7,9%	7 720	7 300	255	+3,3%	675	+9,2%
Aide à l'intégration tarifaire	2 994	3,0%	2 306	1 988	688	+29,8%	1 006	+50,6%
SOUS-TOTAL	**68 718**	**67,8%**	**67 652**	**65 964**	**1 066**	**+1,6%**	**2 754**	**+4,2%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	10 114	10,0%	10 146	11 762	(32)	-0,3%	(1 648)	-14,0%
Déficit équipements métropolitains	12 169	12,0%	11 257	11 283	912	+8,1%	886	+7,9%
Déficit autobus express métropolitains	632	0,6%	493	504	139	+28,2%	128	+25,4%
Transport adapté	984	1,0%	967	850	17	+1,8%	134	+15,8%
Soutien au développement	3 000	3,0%	3 000	3 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Fonctionnement de l'AMT et autres	4 672	4,6%	6 029	5 263	(1 357)	-22,5%	(592)	-11,2%
Réserve pour éventualités	1 000	1,0%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**32 571**	**32,2%**	**32 892**	**33 662**	**(321)**	**-1,0%**	**(1 092)**	**-3,2%**
TOTAL	**101 289**	**100,0%**	**201 088**	**199 253**	**1 490**	**+0,7%**	**3 325**	**+1,7%**

FIGURE 1

Utilisation des remises gouvernementales, 2007



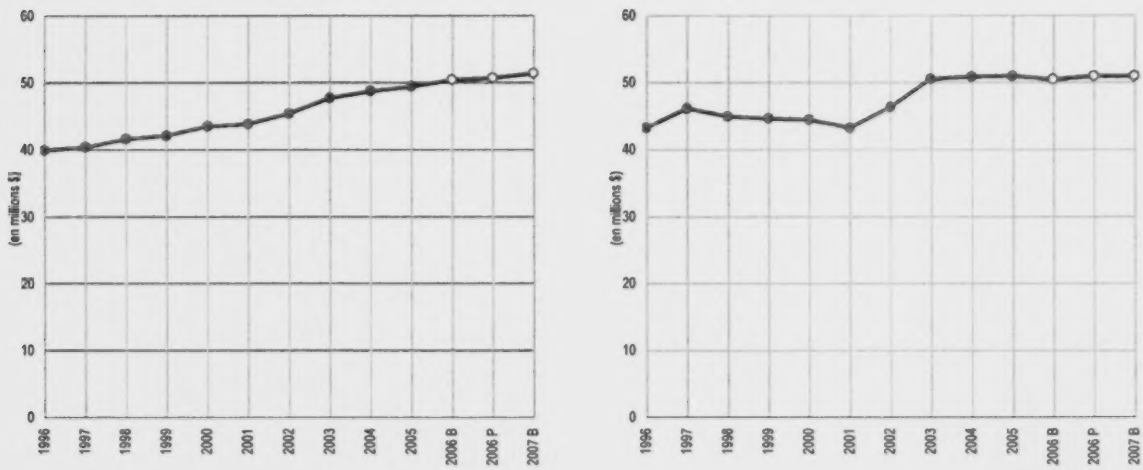
Subvention pour le réseau de métro	44 260	43,7%
Subvention pour les réseaux d'autobus		
Aide métropolitaine réseaux d'autobus	13 489	13,3%
Aide aux tarifs réduits et intermédiaire	7 975	7,9%
Aide à l'intégratic tarifaire	2 994	3,0%
Trains de banlieue	10 114	10,0%
Équipements métropolitains, express et TA	13 785	13,6%
Soutien au développement	3 000	3,0%
Fonctionnement AMT et autres	4 672	4,6%
Réserve pour éventualités	1 000	1,0%

1.1.4. Évolution des remises gouvernementales, 1996-2007

TABLEAU 5
Évolution des remises gouvernementales en provenance des automobilistes, 1996-2007

(en millions $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
REMISES GOUVERNEMENTALES													
Droit sur l'immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,1	43,5	43,8	45,4	47,7	48,7	49,4	50,4	50,7	51,4
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	50,5	50,8	50,9	50,4	50,9	50,9
Facture SAAQ	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)
TOTAL	**82,3**	**85,7**	**85,7**	**85,9**	**87,0**	**86,1**	**90,8**	**97,2**	**98,5**	**99,3**	**99,8**	**100,6**	**101,3**

FIGURE 2
Évolution des remises gouvernementales, 1996-2007



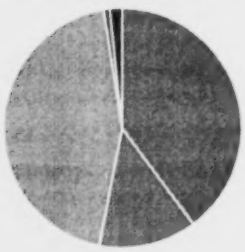
1.2. SOURCES DES REVENUS

L'AMT finance ses activités à partir des sources suivantes :

- les **recettes des usagers** provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue, des autobus express métropolitains et des titres métropolitains TRAM (44,3 %) ;
- les **remises gouvernementales** provenant des automobilistes : taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence vendu sur son territoire et droit de 30 $ sur l'immatriculation sur le territoire de l'AMT (39,7 %) ;
- la **contribution des municipalités** aux trains de banlieue et aux autobus express métropolitains (13,4 %) ;
- d'**autres revenus,** tels que la facturation aux organismes de transport des coûts des équipements métropolitains, des revenus d'intérêts et des revenus commerciaux (1,5 %) ;
- les **subventions du gouvernement du Québec** pour le service de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains, ainsi que pour le transport adapté (1,1 %).

Les revenus de l'AMT, en 2007, totalisent 257,6 M$, soit une hausse de 5,1 M$ ou 2,0 % par rapport à la prévision 2006 et de 12,1 M$ ou 4,9 % par rapport au budget de 2006 (TABLEAU 2). Les hausses de revenus les plus importantes sont celles des lignes de trains de banlieue (+ 5,0 M$, soit + 7,0 %) par rapport au budget.

FIGURE 3
Répartition des revenus, 2007



RÉPARTITION DES REVENUS

Remises gouvernementales	102 317	39,7%
Contributions municipales	34 439	13,4%
Recettes usagers	114 111	44,3%
Subvention MTQ	2 776	1,1%
Autres revenus	3 958	1,5%

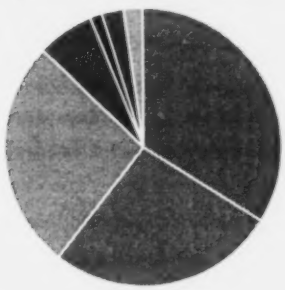
1.3. RÉPARTITION DES DÉPENSES

Les revenus perçus par l'AMT lui permettent d'assumer ses responsabilités financières, soit :

- les subventions versées aux 14 organismes de transport collectif de la région sous forme d'aide métropolitaine au réseau du métro, au réseau de transport métropolitain par autobus, au réseau d'autobus en rabattement aux trains, d'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, d'aide à l'intégration tarifaire, d'aide au développement et d'aide au transport adapté (26,7 %) ;
- la répartition des recettes métropolitaines TRAM (26,6 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et la répartition des recettes des trains de banlieue (33,9 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du réseau de transport métropolitain par autobus (voies réservées, terminus, stationnements incitatifs et billetteries) et des autobus express métropolitains (6,9 %) ;
- le soutien au développement (1,2 %) ;
- les dépenses de fonctionnement de l'AMT, le remboursement des services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains et les autres frais (4,7 %).

Les augmentations les plus importantes des dépenses prévues par l'AMT en 2007 (TABLEAU 2) concernent le budget d'exploitation des trains de banlieue (3,4 M$ ou 4,0 %) et les subventions aux organismes de transport (2,8 M$ ou 4,2 %). Les dépenses des trains de banlieue augmentent en raison des dépenses d'entretien reliées à une flotte d'équipements vieillissants, de l'amélioration de services, de l'ajout de services jusqu'à Saint-Jérôme à la fin de 2006, des renégociations de contrats avec le CN et le CFCP.

FIGURE 4
Répartition des dépenses, 2007



Trains de banlieue	87 257	33,9%
Subventions aux organismes de transport	68 718	26,7%
Répartition des recettes TRAM	68 494	26,6%
Équipements et autobus express métropolitains	17 669	6,9%
Soutien au développement	3 000	1,2%
Fonctionnement AMT	6 400	2,5%
Autres et réserve et dette transport adapté	6 063	2,4%

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

2.1. TITRES ET TARIFS 2007

2.1.1. Indexation de base de 3,0 %

Les tarifs mensuels métropolitains (TRAM) et TRAIN pour 2007 (TABLEAU 6) font l'objet d'une **indexation de base de 3,0 %** pour refléter notamment l'inflation.

De plus, tel qu'il est convenu depuis 2003, les tarifs des zones 1, 2 et 3 connaissent des ajustements additionnels pour maintenir la cohérence du système tarifaire métropolitain, soit :

- une hausse supplémentaire de 1,0 % du tarif des zones 1 et 2 pour l'amener graduellement, soit d'ici 2008, à 115 % du tarif local (STM) en zone 1 ;
- une augmentation additionnelle de 1,0 % du tarif des zones 1, 2 et 3 visant à réduire graduellement le rabais tarifaire métropolitain par rapport aux titres locaux, pour atteindre un rabais de 25 % en 2007. Le rabais tarifaire métropolitain représente la différence entre le coût d'achat d'un titre de transport métropolitain et le coût d'achat de deux titres de transport local permettant d'effectuer un même déplacement interréseau.

TABLEAU 6
Tarifs mensuels pour 2007 et comparaison avec les tarifs 2006

ZONE	TITRE	HAUSSE	ORD 2007	ORD 2006	INT 2007	INT 2006	RÉD 2007	RÉD 2006
TARIFS MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	5,0%	**74,50 $**	71,00 $	**59,50 $**	57,00 $	**44,50 $**	42,50 $
2	TRAM 2	5,0%	**87,00 $**	83,00 $	**69,50 $**	66,50 $	**52,00 $**	50,00 $
3	TRAM 3	4,0%	**103,00 $**	99,00 $	**82,50 $**	79,00 $	**62,00 $**	59,50 $
4	TRAM 4	3,0%	**113,00 $**	110,00 $	**90,50 $**	88,00 $	**68,00 $**	66,00 $
5	TRAM 5	3,0%	**131,00 $**	127,00 $	**105,00 $**	102,00 $	**78,50 $**	76,00 $
6	TRAM 6	3,0%	**156,00 $**	151,00 $	**125,00 $**	121,00 $	**93,50 $**	90,50 $
7	TRAM 7	3,0%	**182,00 $**	177,00 $	**146,00 $**	142,00 $	**109,00 $**	106,00 $
8	TRAM 8	3,0%	**207,00 $**	201,00 $	**166,00 $**	161,00 $	**124,00 $**	121,00 $
TARIFS MENSUELS TRAIN DE BANLIEUE								
4	TRAIN 4	3,0%	**103,00 $**	99,00 $	**82,50 $**	79,00 $	**62,00 $**	59,50 $
5	TRAIN 5	3,0%	**111,00 $**	108,00 $	**89,00 $**	86,50 $	**66,50 $**	64,50 $
6	TRAIN 6	3,0%	**133,00 $**	128,00 $	**106,00 $**	103,00 $	**80,00 $**	77,00 $
7	TRAIN 7	3,0%	**155,00 $**	150,00 $	**124,00 $**	121,00 $	**93,00 $**	90,00 $

2.1.2. Maintien des conditions d'admissibilité

Les conditions d'admissibilité pour les différents tarifs sont maintenues (TABLEAU 7).

TABLEAU 7
Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit

	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT
Âges d'admissibilité	18 à 21 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

2.1.3. Maintien des zones tarifaires métropolitaines

En 2007, aucun ajustement n'est apporté aux zones tarifaires métropolitaines à l'exception d'un ajustement opérationnel à la définition de la frontière entre les zones 5 et 6 située à proximité du terminus Sainte-Thérèse.

Par ailleurs, en 2007, l'AMT, de concert avec ses partenaires, verra à créer un comité de travail afin de procéder à une évaluation et, le cas échéant, à une optimisation des zones tarifaires métropolitaines.

2.1.4. Produits tarifaires métropolitains

L'AMT ajoute un forfait annuel à sa gamme de produits tarifaires TRAM. La **TRAM annuelle** appuie les efforts de fidélisation de la clientèle déployés par l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce nouveau produit tarifaire mis en place à l'automne 2006 :

- propose un rabais de 8,33 % par rapport au coût de 12 titres mensuels
- est payable en 11 versements égaux, le 12e titre étant gratuit
- est offert par voie postale

Par ailleurs, aucun autre ajout de produits tarifaires métropolitains n'est prévu avant la mise en place du système de cartes à puces en 2008. De plus, l'étude de l'intégration tarifaire AMT-STM des tickets et carnets des zones 4 à 8 sera abordée après la mise en place du nouveau système de vente de titres et de perception des recettes en 2008.

2.1.5. Services tarifaires

L'AMT poursuit ses efforts initiés avec la mise en place :

- des billetteries métropolitaines
- du service d'abonnement à la TRAM postale
- des services aux employeurs dans le cadre du programme allégo
- du service d'abonnement annuel aux membres de Communauto et aux employeurs

Ces efforts sont notamment orientés vers l'ajustement de ces services en fonction de la mise en place de l'abonnement annuel en 2007 et de l'arrivée du système de cartes à puce en 2008.

2.1.6. Promotions

Les efforts de promotion du système tarifaire métropolitain sont orientés, en 2007, vers la fidélisation de la clientèle, en appui avec les mesures fiscales récemment annoncées par le gouvernement du Québec et par le gouvernement du Canada.

2.1.7. Équipements de vente de titres et de perception des recettes

Les travaux de conception du système métropolitain informatisé de gestion de la vente des titres de transport et de la perception des recettes à l'aide d'une technologie de cartes à puce se poursuivent en 2007.

D'importants travaux de rationalisation et d'harmonisation de la tarification des CIT ont été initiés en 2005. Les recommandations qui en découlent en ce qui concerne les zones et grilles tarifaires des CIT sont progressivement mises en place au cours des années 2007 et 2008.

L'activation du système automatisé de vente de titres et de perception des recettes débutera durant l'année 2008.

2.1.8. Grille tarifaire des trains de banlieue

La grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue est formée de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue, les titres TRAIN ainsi que des titres métropolitains TRAM.

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime, par zone, à celle des tarifs des titres TRAM.

En 2007, la promotion tarifaire temporaire zone 5 aux gares Hudson et Rigaud de la ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud est maintenue en raison des travaux devant être effectués aux infrastructures ferroviaires et des inconvénients causés aux usagers.

La structure zonale demeure inchangée pour toutes les autres gares du réseau de l'AMT.

2.1.9. Grille tarifaire des autobus express métropolitains

La grille tarifaire des autobus express métropolitains est formée des titres mensuels TRAM de la zone 3 ainsi que des titres unitaires et mensuels du RTL (Express Chevrier) et de la STL (Express Le Carrefour).

L'indexation des tarifs de la grille tarifaire des autobus express métropolitains s'arrime à celles des tarifs mensuels TRAM de la zone 3 ainsi que des tarifs du RTL et de la STL.

2.2. RECETTES MÉTROPOLITAINES TRAM

2.2.1. Prévisions 2006-2007

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels de transport métropolitain (TRAM) de l'AMT qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région. Pour les neuf premiers mois de 2006, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 2,8 % par rapport à la même période en 2005.

La prévision 2006 est ajustée à 91,7 M$ en considérant les ventes réelles des neuf premiers mois de l'année 2006. De ce montant, 63,8 M$ des recettes de titres sont affectés aux recettes métropolitaines, 27,3 M$ sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,6 M$ sont affectés aux recettes des autobus express métropolitains.

L'arrivée du métro vers Laval, en juillet 2007 générera une hausse nette des recettes métropolitaines de 1,7 M$, représentant un accroissement des recettes de 2,9 M$ pour la STM et une diminution des recettes de 0,9 M$ pour la STL et de 0,3 M$ pour les trains de banlieue de l'AMT.

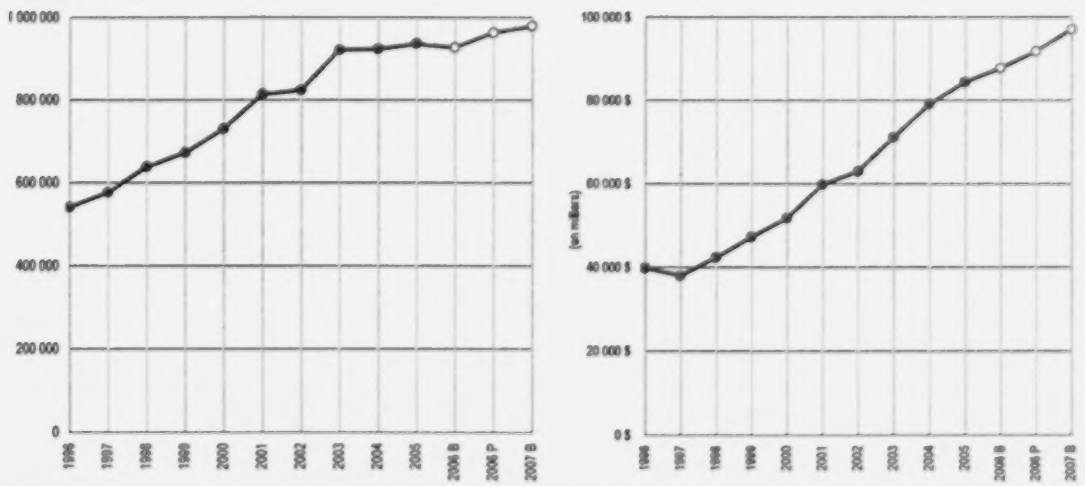
Cette hausse des recettes métropolitaines s'explique par l'attrait d'une nouvelle clientèle et par un changement de comportement de la clientèle actuelle avec l'ouverture du métro vers Laval.

Pour 2007, les recettes métropolitaines mensuelles totales sont évaluées à 97,0 M$, soit une hausse de 10,6 % par rapport au budget de 2006 et une hausse de 5,8 % par rapport à la prévision 2006. De ce montant, 68,5 M$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux recettes métropolitaines, 27,8 M$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,7 M$ sont affectés aux recettes des autobus express métropolitains (TABLEAU 9).

TABLEAU 8
Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2007

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
TITRES MENSUELS TRAM													
Ventes	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	923 509	936 278	927 005	962 800	978 805
Recettes (en milliers)	39 800 $	38 000 $	42 300 $	47 206 $	51 771 $	59 754 $	62 930 $	71 074 $	79 081 $	84 302 $	87 719 $	91 710 $	96 991 $

FIGURE 5
Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2007



2.2.2. Méthode de partage

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Comme en 2006 et sur recommandation du comité tarifaire métropolitain qui regroupe des représentants de la STM, du RTL, de la STL, des CIT et de l'AMT, les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux. Ainsi :

- un premier montant indexé à 19,00 $ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordée aux agences pour la vente de titres (1,0 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3,0 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires à l'exception des titres suivants qui font l'objet d'ententes particulières.

- **titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT** : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique ;
- **titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté** : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire ;
- **titres métropolitains utilisés comme titres locaux** pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillé de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

Une vaste enquête téléphonique sur l'usage des titres a été réalisée durant l'automne 2002 afin de recueillir un nouvel ensemble d'observations décrivant les habitudes de déplacement des acheteurs de titres métropolitains. Une nouvelle enquête a été réalisée durant l'automne 2005.

Les données de l'enquête sur l'usage des titres 2005 sont utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux nécessaires au partage des recettes tarifaires de 2007. En 2006, les données des enquêtes de 2002 et 2005 sont utilisées, à parts égales, pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

L'utilisation des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres métropolitains permet d'intégrer les multiples ajustements apportés entre 2002 et 2005 au système tarifaire et aux réseaux de transport ainsi que l'évolution du comportement moyen des voyageurs, dont la mise en place de la TRAM 1 en 2003, le développement du réseau de trains de banlieue, la réorganisation des CIT de la couronne nord et l'augmentation des rabattements autobus aux gares du réseau de trains de banlieue. Pour le réseau de trains de banlieue, l'impact de cette actualisation est double. Le premier découle de l'accroissement de l'utilisation de l'autobus pour accéder aux gares et de la diminution conséquente du nombre de titres métropolitains utilisés uniquement sur le réseau de trains de banlieue, ce qui a pour effet de diminuer sensiblement la part des recettes métropolitaines attribuée aux trains de banlieue. Le second impact concerne la capacité de l'enquête 2005 à beaucoup mieux évaluer la part de recettes métropolitaines à attribuer à chaque ligne de train.

Une nouvelle enquête sur l'usage des titres est exceptionnellement prévue durant l'automne 2007 afin d'évaluer l'impact découlant par le prolongement du métro vers Laval et de la réorganisation complète du réseau d'autobus de la STL.

TABLEAU 9
Répartition des recettes métropolitaines, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
Société de transport de Montréal	31 748	32,7%	27 898	27 327	3 850	+13,8%	4 421	+16,2%
Réseau de transport de Longueuil	15 979	16,5%	15 235	15 094	744	+4,9%	885	+5,9%
Société de transport de Laval	8 955	9,2%	9 195	8 549	-240	-2,6%	406	+4,7%
CIT Laurentides	907	0,9%	914	890	-7	-0,8%	17	+1,9%
CRT Lanaudière	2 611	2,7%	2 553	2 151	58	+2,3%	460	+21,4%
CIT Presqu'île	29	0,0%	28	0	1	+3,6%	29	-
CIT Sorel-Varennes	1 679	1,7%	1 773	1 521	-94	-5,3%	158	+10,4%
OMIT Sainte-Julie	937	1,0%	802	663	135	+16,8%	274	+41,3%
CIT Vallée-du-Richelieu	1 631	1,7%	1 541	1 423	90	+5,8%	208	+14,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	868	0,9%	816	788	52	+6,4%	80	+10,2%
CIT Le Richelain	923	1,0%	899	702	24	+2,7%	221	+31,5%
CIT Roussillon	430	0,4%	471	478	-41	-8,7%	(48)	-10,0%
CIT Haut-Saint-Laurent	178	0,2%	207	163	-29	-14,0%	15	+9,2%
CIT Sud-Ouest	1 619	1,7%	1 484	1 209	135	+9,1%	410	+33,9%
SOUS-TOTAL	**68 494**	**70,6%**	**63 816**	**60 958**	**4 678**	**+7,3%**	**7 536**	**+12,4%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	27 827	28,7%	27 323	26 257	504	+1,8%	1 570	+6,0%
Autobus express métropolitains	670	0,7%	571	504	99	+17,3%	166	+32,9%
SOUS-TOTAL	**28 497**	**29,4%**	**27 894**	**26 761**	**603**	**+2,2%**	**1 736**	**+6,5%**
TOTAL	**96 991**	**100,0%**	**91 710**	**87 719**	**5 281**	**+5,8%**	**9 272**	**+10,6%**

TABLEAU 10
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2007

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT (milliers)													
STM				17 568	18 545	20 156	20 978	23 069	24 538	25 858	27 327	27 898	31 748
RTL				12 058	12 738	11 831	12 181	12 524	13 901	14 406	15 096	15 235	15 979
STL				7 012	7 282	6 650	6 865	7 130	7 429	8 214	8 549	9 195	8 955
CIT/CRT/Municipalités				6 050	6 568	7 038	7 814	8 264	8 624	9 941	9 986	11 488	11 812
AMT				4 518	6 638	14 079	15 092	20 067	24 589	25 883	26 761	27 894	28 497
Total				**47 206**	**51 771**	**59 754**	**62 930**	**71 074**	**79 081**	**84 302**	**87 719**	**91 710**	**96 991**

TABLEAU 11 – GRILLE TARIFAIRE

FIGURE 6 – Zones tarifaires 2006

3. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

3.1. AIDES AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'AMT verse aux organismes de transport des subventions sous forme d'aides afin de compenser les services offerts sur le réseau de transport métropolitain pour le réseau de métro ou pour le réseau d'autobus. Pour soutenir la croissance de l'achalandage sur ces réseaux, les aides financières sont réparties au prorata des usagers des organismes de transport qui font des déplacements à caractère métropolitain.

Pour 2007, les subventions aux réseaux de transport métropolitain se définissent sous les trois formes suivantes :

- **une aide au réseau de métro** : 0,20 $ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, évaluée à 44,3 M$, soit un niveau équivalent à l'achalandage prévu pour 2006, ce qui représente une hausse de 2,2 % par rapport au budget 2006 ;
- **une aide au réseau de transport métropolitain par autobus** : 0,50 $ par passager du réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, évaluée à 12,6 M$, soit un niveau équivalent à l'achalandage prévu pour 2006 ;
- une implantation progressive d'une nouvelle **aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains** : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'un circuit d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue, estimée à 0,5 M$, soit 75 % du montant total prévu.

Les coûts des comptages nécessaires, soit 0,4 M$ en 2007, sont ajoutés au montant de l'aide métropolitaine. Pour plus de 300 circuits d'autobus du réseau de transport métropolitain par autobus, l'AMT procède à un comptage en périodes de pointe du matin et du soir, afin de s'assurer d'avoir un décompte des passagers à bord des autobus pour trois périodes de l'année (mars/avril, juillet/août et octobre). L'aide au rabattement est estimée à partir du profil de la clientèle révélé par les enquêtes tenues annuellement à bord des trains et de l'estimation annuelle de l'achalandage du réseau de trains de banlieue.

L'aide métropolitaine pour 2007 est de 57,3 M$, soit une hausse de 0,9 M$ par rapport à la prévision 2006. Cette hausse s'explique par l'impact de l'ouverture du métro vers Laval et par l'augmentation du pourcentage de l'aide au rabattement aux trains des autobus (50 % en 2006 et 75 % en 2007) (TABLEAU 12).

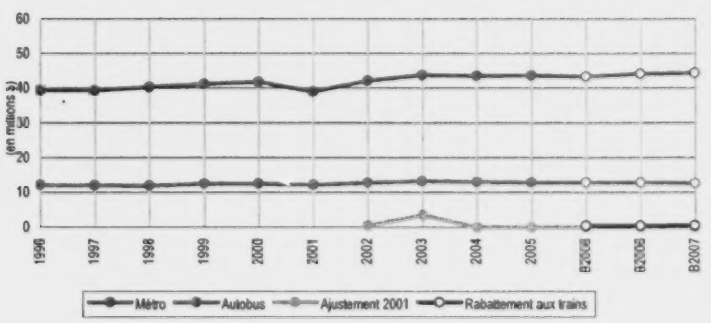
L'impact financier de l'arrivée du métro vers Laval se traduit par une perte d'usagers de la STL de l'ordre de 1 900 usagers, représentant une perte de 1 050 000 passagers annuels, soit une diminution de 0,3 M$ de l'aide métropolitaine à son réseau de transport par autobus. Pour la STM, l'aide au réseau de métro augmente de 0,2 M$. Cette hausse des aides métropolitaines à la STM découle d'un gain de 2 155 000 passagers annuels, résultant de la provenance d'une nouvelle clientèle ou de changement de comportement de la clientèle existante avec l'arrivée du métro vers Laval prévue en juillet 2007.

Fait à souligner, l'AMT examinera diverses nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2008. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service.

TABLEAU 12
Aide métropolitaine, 2006-2007

(en milliers $)	PLAFOND 2007	PRÉVU 2007		PLAFOND 2006	PRÉVU 2006	ÉCART 2007 VS PLA. 2006		ÉCART 2007 VS PRÉ. 2006	
AIDE MÉTRO									
Société de transport de Montréal	44 260	44 260	100,0%	43 300	44 050	960	+2,2%	210	+0,5%
SOUS-TOTAL	**44 260**	**44 260**	**100,0%**	**43 300**	**44 050**	**960**	**+2,2%**	**210**	**+0,5%**
AIDE AUTOBUS									
Société de transport de Montréal	5 538	5 538	44,0%	5 766	5 538	(228)	-4,0%	0	+0,0%
Réseau de transport de Longueuil	3 182	3 182	25,3%	3 169	3 182	13	+0,4%	0	+0,0%
Société de transport de Laval	1 572	1 572	12,5%	1 822	1 822	(250)	-13,7%	(250)	-13,7%
AMT - Autobus express métropolitains	376	376	3,0%	312	376	64	+20,5%	0	+0,0%
CIT Laurentides	61	61	0,5%	61	61	0	+0,0%	0	+0,0%
CRT Lanaudière	424	424	3,4%	374	424	50	+13,4%	0	+0,0%
CIT Presqu'île									
CIT Sorel-Varennes	93	93	0,7%	73	93	20	+27,4%	0	+0,0%
OMIT Sainte-Julie	135	135	1,1%	108	135	27	+25,0%	0	+0,0%
CIT Vallée du Richelieu	104	104	0,8%	85	104	19	+22,4%	0	+0,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	238	238	1,9%	188	238	50	+26,6%	0	+0,0%
CIT Le Richelain	248	248	2,0%	298	248	(50)	-16,8%	0	+0,0%
CIT Roussillon	144	144	1,1%	155	144	(11)	-7,1%	0	+0,0%
CIT Haut-Saint-Laurent	58	58	0,5%	49	58	9	+18,4%	0	+0,0%
CIT Sud-Ouest	427	427	3,4%	390	427	37	+9,5%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**12 600**	**12 600**	**100,0%**	**12 850**	**12 850**	**(250)**	**-1,9%**	**(250)**	**-1,9%**
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS									
Société de transport de Montréal	258	258	52,8%	172	172	86	-	86	-
Réseau de transport de Longueuil	33	33	6,7%	22	22	11	-	11	-
Société de transport de Laval	54	54	11,0%	36	36	18	-	18	-
CIT Laurentides	71	71	14,5%	47	47	24	-	24	-
CIT Vallée du Richelieu	60	60	12,3%	40	40	20	-	20	-
CIT Roussillon	10	10	2,0%	7	7	3	-	3	-
CIT Presqu'île	3	3	0,6%	2	2	1	-	1	-
SOUS-TOTAL	**489**	**489**	**100,0%**	**326**	**326**	**163**	**-**	**163**	**-**
TOTAL	**57 349**	**57 349**		**56 476**	**57 226**	**873**	**+1,5%**	**123**	**+0,2%**
Dépenses afférentes	400	400		200	400	200	+100,0%	0	+0,0%
GRAND TOTAL	**57 749**	**57 749**	**0,0%**	**56 676**	**57 626**	**1 073**	**+1,9%**	**123**	**+0,2%**

FIGURE 7
Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2007



3.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

L'AMT verse aux organismes de transport deux formes d'aides au système tarifaire métropolitain, soit :

- **l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire** pour compenser le rabais des tarifs intermédiaire et réduit offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- **l'aide à l'intégration tarifaire** afin de s'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

L'impact de l'arrivée de nouveaux usagers au transport en commun ou du changement de comportement de la clientèle actuelle découlant de l'ouverture du métro vers Laval prévue en juillet 2007 est reflété dans le calcul de l'aide au système tarifaire métropolitain.

Pour la STL, l'impact financier du métro vers Laval se traduit par une diminution de 0,7 M$ de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire et d'un accroissement de 0,03 M$ de l'aide à l'intégration tarifaire.

L'impact financier pour la STM se traduit par une hausse de 0,4 M$ de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

L'AMT finance depuis 1998, en fonction de ses disponibilités financières, le rabais du tarif réduit et le rabais du tarif intermédiaire. En 2006, l'AMT prévoit verser le montant requis de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire à 7,7 M$ pour atteindre les ventes prévues en 2006 (TABLEAU 13). Pour 2007, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est fixée à 8,0 M$, en hausse de 0,3 M$, représentant le montant requis pour atteindre les ventes prévues en 2007.

TABLEAU 13
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2006-2007

(en milliers $)	B2007 PLAFOND	B2007 PRÉVU	B2006 PLAFOND	B2006 PRÉVU	ÉCART PLAFOND 2007 - PRÉVU 2006	
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	7 975	7 975	7 300	7 720	255	3,3%

TABLEAU 14
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Société de transport de Montréal	2 597	32,6%	2 508	2 420	89	+3,5%	177	+7,3%
Réseau de transport de Longueuil	1 478	18,5%	1 425	1 478	53	+3,7%	0	+0,0%
Société de transport de Laval	819	10,3%	836	771	-17	-2,0%	48	+6,2%
AMT - Trains de banlieue	1 832	23,0%	1 747	1 691	85	+4,9%	141	+8,3%
AMT - Autobus express métropolitains	64	0,8%	54	48	10	+18,5%	16	+34,1%
CIT Laurentides	90	1,1%	90	85	0	+0,0%	5	+5,7%
CRT Lanaudière	275	3,4%	270	224	5	+1,9%	51	+22,9%
CIT Presqu'île	2	0,0%	2	115	0	+0,0%	(113)	-
CIT Sorel-Varennes	133	1,7%	143	69	-10	-7,0%	64	+94,1%
OMIT Sainte-Julie	100	1,3%	85	70	15	+17,6%	30	+43,2%
CIT Vallée du Richelieu	169	2,1%	157	78	12	+7,6%	91	+116,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	93	1,2%	86	69	7	+8,1%	24	+34,5%
CIT Le Richelain	104	1,3%	102	49	2	+2,0%	55	+112,5%
CIT Roussillon	44	0,6%	49	17	-5	-10,2%	27	+159,2%
CIT Haut-Saint-Laurent	14	0,2%	18	117	-4	-22,2%	(103)	-88,0%
CIT Sud-Ouest	161	2,0%	148	0	13	+8,8%	161	-
TOTAL	**7 975**	**100,0%**	**7 720**	**7 300**	**255**	**+3,3%**	**675**	**+9,2%**

En 2005, l'AMT a introduit une nouvelle mesure budgétaire, soit une aide métropolitaine à l'intégration tarifaire aux organismes de transport. Cette aide est estimée par zone et tient compte d'une grille de tarifs locaux de référence. Appliquée aux tarifs, ventes et répartition des recettes métropolitaines 2007, et compte tenu du rabais tarifaire métropolitain assumé par chaque organisme de transport, cette aide est répartie de la façon indiquée au tableau qui suit. Pour 2006 et 2007, le montant de l'aide a été établi respectivement à 2,3 M$ et 3,0 M$.

TABLEAU 15
Aide à l'intégration tarifaire

(en milliers $)	MONTANT DE L'AIDE ESTIMÉE (RÉPARTITION ESTIMÉE) 2007		MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR PLAFOND 2006 (50 %)	PRÉVU 2006 (50 %)	PLAFOND 2007 (75 %)	PRÉVU 2007 (75 %)
Société de transport de Montréal	2 520	72,6%	1 261	1 104	1 890	1 890
Réseau de transport de Longueuil	270	7,8%	225	122	202	202
Société de transport de Laval	289	8,3%	390	714	607	607
AMT - Express métropolitains	6	0,2%	46	48	5	5
AMT - Trains de banlieue	12	0,3%	35	198	9	9
CIT Laurentides	223	6,4%	26	89	167	167
CIT Haut-Saint-Laurent	8	0,2%	2	1	6	6
CRT Lanaudière	2	0,1%	4	0	2	2
CIT Sud Ouest	15	0,4%	0	2	11	11
CIT Presqu'île	55	1,6%	0	26	41	41
CIT Vallée du Richelieu	11	0,3%	0	0	9	9
CIT Sorel Varennes	61	1,8%	0	2	45	45
TOTAL	**3 472**	**100,0%**	**1 988**	**2 308**	**2 994**	**2 994**

Les tarifs locaux de référence sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs intermédiaire et réduit de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20,0 % pour le tarif intermédiaire, 40,0 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondis des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1,00 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $).

TABLEAU 16
Tarifs locaux de référence pour 2006 et 2007

ZONE	ORDINAIRE		INTERMÉDIAIRE		RÉDUIT		RABAIS TARIFAIRE	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
1	**65,00 $**	63,00 $	**52,00 $**	50,50 $	**39,00 $**	38,00 $	43,0%	44,0%
2	**69,00 $**	67,00 $	**55,00 $**	53,50 $	**41,50 $**	40,00 $	35,0%	36,0%
3	**72,50 $**	70,50 $	**58,00 $**	56,50 $	**43,50 $**	42,50 $	25,0%	26,0%
4	**83,00 $**	80,50 $	**66,50 $**	64,50 $	**50,00 $**	48,50 $	24,0%	23,0%
5	**93,50 $**	91,00 $	**75,00 $**	73,00 $	**56,00 $**	54,50 $	17,0%	18,0%
6	**119,00 $**	116,00 $	**95,00 $**	93,00 $	**71,50 $**	69,50 $	15,0%	16,0%
7	**149,00 $**	145,00 $	**119,00 $**	116,00 $	**89,50 $**	87,00 $	15,0%	15,0%
8	**179,00 $**	174,00 $	**143,00 $**	139,00 $	**107,00 $**	104,50 $	15,0%	15,0%

TABLEAU 17

Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et intermédiaire)

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
AIDE MÉTRO								
Société de transport de Montréal	44 260		44 050	43 300	210	+0,5%	960	+2,2%
SOUS-TOTAL	**44 260**		**44 050**	**43 300**	**210**	**+0,5%**	**960**	**+2,2%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
Société de transport de Montréal	10 283	42,7%	9 322	9 619	961	+10,3%	664	+6,9%
Réseau de transport de Longueuil	4 895	20,3%	4 751	4 894	144	+3,0%	1	+0,0%
Société de transport de Laval	3 052	12,7%	3 408	3 019	-356	-10,4%	33	+1,1%
AMT - Autobus express métropolitains	445	1,8%	478	406	-33	-6,9%	39	+9,6%
AMT - Trains de banlieue	1 841	7,7%	1 945	1 726	-104	-5,3%	115	+6,7%
CIT Laurentides	389	1,6%	287	205	102	+35,5%	184	+89,8%
CRT Lanaudière	701	2,9%	694	615	7	+1,0%	86	+14,0%
CIT Presqu'île	46	0,2%	30	117	16	+53,3%	(71)	-60,7%
CIT Sorel-Varennes	271	1,1%	238	142	33	+13,9%	129	+90,8%
CMIT Sainte-Julie	235	1,0%	220	178	15	+6,8%	57	+32,0%
CIT Vallée du Richelieu	342	1,4%	301	203	41	+13,6%	139	+68,5%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	331	1,4%	324	257	7	+2,2%	74	+28,8%
CIT Le Richelain	352	1,5%	350	347	2	+0,6%	5	+1,4%
CIT Roussillon	198	0,8%	200	179	-2	-1,0%	19	+10,6%
CIT Haut-Saint-Laurent	78	0,3%	77	167	1	+1,3%	(89)	-53,3%
CIT Sud-Ouest	599	2,5%	577	390	22	+3,8%	209	+53,6%
SOUS-TOTAL	**24 058**	**100%**	**23 202**	**22 464**	**856**	**+3,7%**	**1 594**	**+7,1%**
TOTAL	**68 318**		**67 252**	**65 764**	**1 066**	**+1,6%**	**2 554**	**+3,9%**
Dépenses afférentes	400		400	200	0	+0,0%	200	+100,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**68 718**	**0**	**67 652**	**65 964**	**1 066**	**+1,6%**	**2 754**	**+4,2%**

4. ACHALANDAGE AMT

4.1.1. Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2006, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue après les neuf premiers mois d'exercice est estimée à 15 142 600 passagers annuels, soit 2,2 % de plus que l'objectif budgétaire fixé pour 2006.

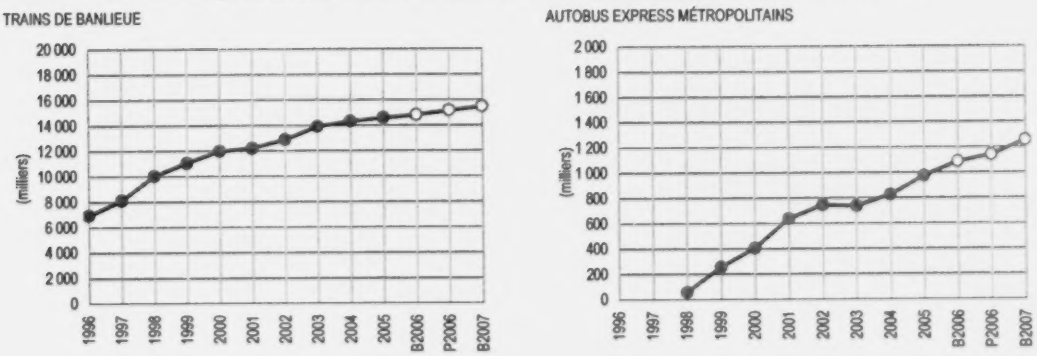
Pour l'année 2007, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 2,2 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2006, soit 15 478 000 passagers annuels.

4.1.2. Autobus express métropolitains

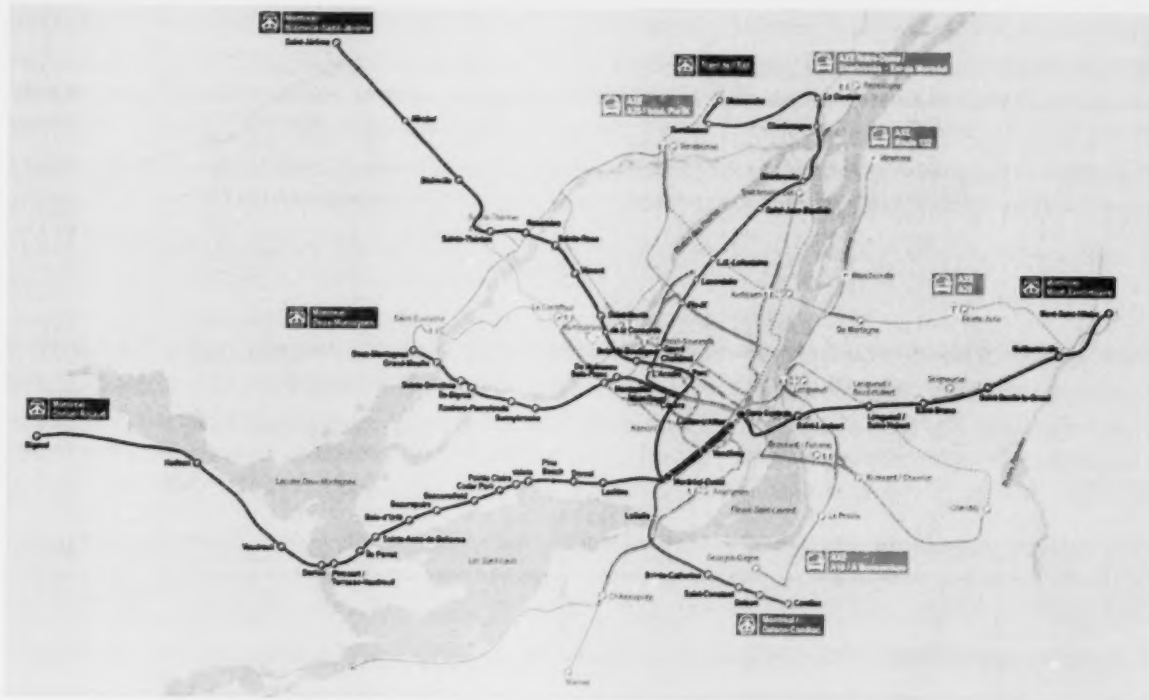
Pour l'année 2006, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains après les neuf premiers mois d'exercice est estimée à 1 151 000 passagers annuels, soit 5,9 % de plus que l'objectif budgétaire fixé pour 2006.

Pour l'année 2007, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 10,3 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2006, soit 1 269 000 passagers annuels.

FIGURE 8
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains, 1996-2007



5. RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE



LIGNE MONTRÉAL/	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1859 à 1988	1887 à 1980	
	Électrification :	Rénovations :	Remise en service :	Remise en service :	Remise en service :	
	1992 à 1995	1982 à 1989	1997	2000	2001	
Opérateur	CN	CFCP	CFCP	CN	CFCP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet	31,1 km	64,4 km	62,6 km	34,9 km	23,3 km	201,2 km
Gares	12	19	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[1]	50
Stationnements incitatifs	8	15	7	6	5	39
Places de stationnement 2005	5 496	3 082	2 593	2 368	766	14 205
Achalandage 2005	7 648 900	3 075 000	1 977 500	1 357 600	523 200	14 583 200
Prévision achalandage 2006	7 839 000	3 185 000	2 171 000	1 402 000	545 000	15 142 000
Objectif achalandage 2007	7 839 000	3 249 000	2 388 000	1 430 000	572 000	15 478 000

[1] Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Delson-Candiac (7,2 km)

[2] Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes

5.1. TRAINS DE BANLIEUE

Le budget 2007 tient compte, d'une part, de l'indexation des tarifs, de l'accroissement de l'achalandage et de l'application de la tarification zonale régionale et, d'autre part, de l'indexation des coûts des contrats et des nouvelles dépenses devant être effectuées en matière de sécurité et sûreté.

Les revenus des trains de banlieue se composent des recettes des usagers, des contributions municipales et des contributions du MTQ au service de la dette. Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue.

Les recettes des usagers pour 2007 totalisent 41,6 M$ par rapport à 38,8 M$ au budget 2006, soit une hausse de 7,1 % en raison de l'effet combiné des hausses de tarifs et de l'ajout de service jusqu'à Saint-Jérôme, de la hausse de l'achalandage et de la méthode de partage des recettes métropolitaines suite à l'utilisation des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres.

Les dépenses sont composées des coûts d'exploitation et de gestion ainsi que de la part du service de la dette assumée par l'AMT et le MTQ.

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2007 sont de 87,3 M$, en croissance de 2,1 % par rapport à la prévision 2006 et de 4,0 % par rapport au budget 2006. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2007 est de 10,1 M$, soit une baisse de 14,0 % par rapport au budget de 2006 (TABLEAU 18).

Les faits marquants pour 2007 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont :

- une hausse moyenne d'achalandage de 2,2 % par rapport à la prévision 2006 ;
- une indexation des tarifs de base de 3,0 % pour 2007 ;
- des recettes partagées selon les résultats de l'enquête sur l'usage des titres 2005 qui modifie notamment la répartition des recettes TRAM entre les lignes de trains ;
- l'ouverture de la gare Vimont en 2006 et des gares Chabanel, Saint-Jérôme et de la Concorde en 2007 ;
- la prolongation du service de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme dès le début de 2007 ;
- l'analyse et la bonification de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue ;
- l'indexation des contrats du CN et du CFCP ;
- la permanence de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire.

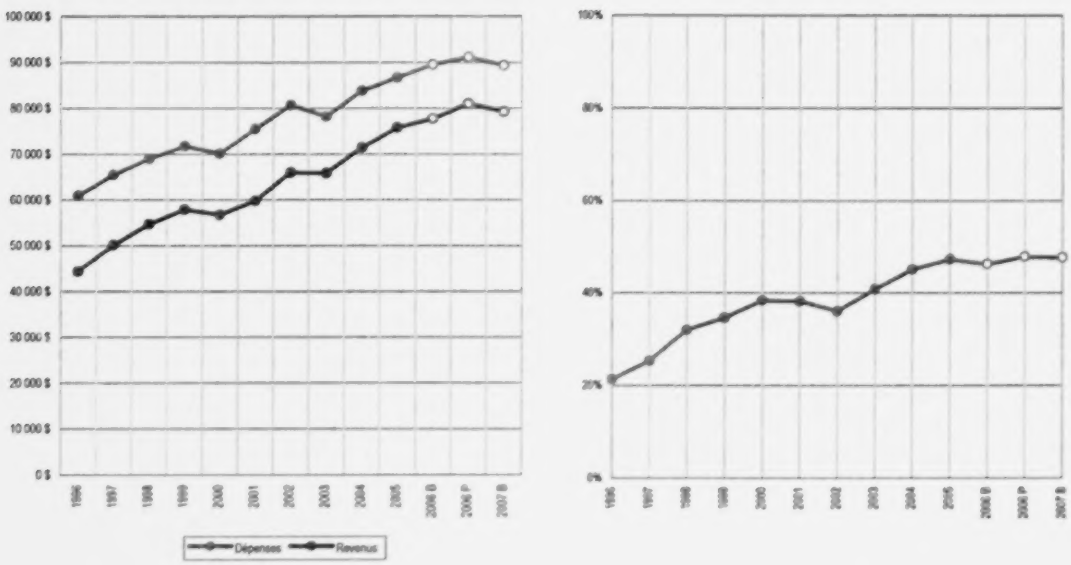
TABLEAU 18
Revenus et dépenses des trains de banlieue, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Recettes usagers	41 582	52,5%	40 932	38 773	650	+1,6%	2 809	+7,2%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	1 831	2,3%	1 747	1 691	84	+4,8%	140	+8,3%
Aide à l'intégration tarifaire	8	0,0%	198	35	(190)		(27)	
Contributions municipales nettes	33 722	42,6%	32 476	31 608	1 246	+3,8%	2 114	+6,7%
Dette - subvention	2 066	2,6%	5 636	5 636	(3 570)	-63,3%	(3 570)	-63,3%
TOTAL	**79 209**	**100,0%**	**80 989**	**77 743**	**(1 780)**	**-2,2%**	**1 466**	**+1,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	87 257	97,7%	85 499	83 869	1 758	+2,1%	3 388	+4,0%
Remboursement de la dette subventionnée	2 066	2,3%	5 636	5 636	(3 570)	-63,3%	(3 570)	-63,3%
TOTAL	**89 323**	**100,0%**	**91 135**	**89 505**	**(1 812)**	**-2,0%**	**(182)**	**-0,2%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	915	9,0%	6	241	909	+15150,0%	674	+279,7%
Dorion-Rigaud	4 596	45,4%	5 290	7 539	(694)	-13,1%	(2 943)	-39,0%
Blainville-Saint-Jérôme	506	5,0%	(452)	(386)	958	-211,9%	892	-231,1%
Mont-Saint-Hilaire	2 840	28,1%	3 746	3 037	(906)	-24,2%	(197)	-6,5%
Delson	1 257	12,4%	1 556	1 331	(299)	-19,2%	(74)	-5,6%
TOTAL	**10 114**	**100%**	**10 146**	**11 762**	**(32)**	**-0,3%**	**(1 648)**	**-14,0%**
Achalandage (millions)	15,478		15,142	14,816	0,336	+2,2%	0,662	+4,5%
Ratio d'autofinancement	47,7%		47,9%	46,2%	-0,2%	-0,5%	1,4%	+3,1%

TABLEAU 19
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2007

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
REVENUS (milliers)													
Recettes usagers	9 116	10 947	15 018	17 616	20 807	22 980	23 965	28 396	34 575	37 617	38 773	40 932	41 582
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	0	0	0	0	0	0	930	1 380	1 457	1 463	1 691	1 747	1 831
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire										28	35	198	8
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 674	19 443	19 995	21 407	24 358	27 176	28 278	29 520	31 608	32 476	33 767
Contributions MTQ	0	0	0	0	0	147	2 497	267	0	0	0	0	
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	5 636	2 066
TOTAL	**44 354**	**50 098**	**54 685**	**57 883**	**56 693**	**59 786**	**65 971**	**65 843**	**71 435**	**75 750**	**77 743**	**80 989**	**79 254**
DÉPENSES (milliers)													
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	5 636	2 066
Dépenses	42 841	43 364	46 998	50 923	54 240	60 195	66 477	69 593	76 687	79 567	83 869	85 499	87 257
TOTAL	**60 943**	**65 508**	**68 991**	**71 747**	**70 131**	**75 447**	**80 698**	**78 217**	**83 812**	**86 689**	**89 505**	**91 135**	**89 323**
INDICATEURS													
Achalandage (en milliers)	6 940	8 332	10 145	11 041	11 992	12 196	12 879	13 911	14 323	14 584	14 816	15 142	15 478
Coûts d'exploitation par pass-km	0,34 $	0,30 $	0,26 $	0,26 $	0,23 $	0,27 $	0,27 $	0,26 $	0,28 $	0,28 $	0,29 $	0,28 $	0,28 $
Taux de ponctualité						96%	98%	98%	97%	97%	98%	98%	98%
Ratio d'autofinancement	21,3%	25,2%	32,0%	34,6%	38,4%	38,2%	36,1%	40,8%	45,1%	47,3%	46,2%	47,9%	47,7%

FIGURE 9
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2007



5.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT, tel que le prévoit sa loi constitutive, répartit 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chaque gare. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée ou selon des ententes à intervenir entre les villes.

- Pour les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km.
  - La proportion de la ligne Montréal/Deux-Montagnes pour 2006 et 2007 est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
  - La proportion de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, pour 2006 et 2007, est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud.
- Pour les lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delson-Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare.
  - La proportion de la ligne Montréal/Blainville, pour 2006 est de 50,0 % pour le CIT Laurentides, 33,0 % pour Laval et 17,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal. Dès le début de 2007, avec l'ouverture de la gare Chabanel et avec la mise en service jusqu'à Saint-Jérôme, les pourcentages seront de 25,6 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 25,6 % pour Laval et 48,7 % pour le CIT Laurentides. En 2007, lors de l'ouverture de la gare Concorde, les pourcentages seront de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides. Étant donné le caractère exceptionnel des circonstances qui ont mené à l'ouverture de la gare Vimont, l'AMT n'a pas tenu compte de l'ajout de cette gare dans la formule de partage des coûts de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pour 2006 et 2007.
  - Pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, la répartition des coûts de la ligne est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
  - Pour la ligne Montréal/Delson-Candiac en 2006 et 2007, la proportion des départs à chaque gare est de 20,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80,0 % pour le tronçon Delson.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 6,7 % par rapport au budget de 2006 (TABLEAU 22). N'eussent été de l'ajout de service jusqu'à Saint-Jérôme et de la permanence de service de trains de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, cette hausse aurait été de 2,4 %.

Pour le tronçon de la Ville de Laval et Blainville, les variations des contributions municipales nettes de + 16,8 % et + 10,3 %, par rapport à la prévision 2006, découlent principalement de l'élargissement du service jusqu'à Saint-Jérôme durant toute l'année de 2007 et du changement de répartition suite à l'ouverture de nouvelles gares.

Pour l'agglomération Longueuil et le tronçon de Mont-Saint-Hilaire, l'augmentation de 7,9 % par rapport à la prévision 2006 s'explique par la fin de la remise de la ristourne suite à la permanence de la ligne.

TABLEAU 20
Contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2006-2007, avant l'ajout de service vers Saint-Jérôme et la permanence de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Agglomération de Montréal	18 945	58,8%	18 716	18 469	229	+1,2%	476	+2,6%
Laval	3 237	10,0%	3 000	3 113	237	+7,9%	124	+4,0%
Agglomération de Longueuil	1 846	5,7%	2 010	1 617	(164)	-8,2%	229	+14,2%
Tronçon Blainville/Saint-Jérôme	2 248	7,0%	2 337	2 560	(89)	-3,8%	(312)	-12,2%
Tronçon Deux-Montagnes	1 129	3,5%	1 124	1 098	5	+0,4%	31	+2,8%
Tronçon Dorion-Rigaud	1 864	5,8%	1 892	1 882	(28)	-1,5%	(18)	-1,0%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	1 846	5,7%	2 010	1 617	(164)	-8,2%	229	+14,2%
Tronçon Delson-Candiac	1 095	3,4%	1 307	1 098	(212)	-16,2%	(3)	-0,3%
TOTAL	**32 210**	**100,0%**	**32 396**	**31 454**	**(186)**	**-0,6%**	**756**	**+2,4%**

TABLEAU 21

Impacts pour les contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2006-2007, de l'ajout de service vers Saint-Jérôme et de la permanence de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Agglomération de Montréal	197	13,0%	14	26	183	+1307,1%	171	+657,7%
Laval	296	19,6%	26	51	270	+1038,5%	245	+480,4%
Tronçon Blainville/Saint-Jérôme	375	24,8%	40	77	335		298	
Agglomération de Longueuil	322	21,3%	-	-	-	-	-	-
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	322	21,3%	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**1 512**	**100,0%**	**80**	**154**	**1 432**	**+1790,0%**	**714**	**+463,6%**

TABLEAU 22

Contributions municipales totales aux trains de banlieue, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Agglomération de Montréal	19 142	59,4%	18 730	18 495	412	+2,2%	647	+3,5%
Laval	3 533	11,0%	3 026	3 164	507	+16,8%	369	+11,7%
Agglomération de Longueuil	2 168	6,7%	2 010	1 617	158	+7,9%	551	+34,1%
Tronçon Blainville/Saint-Jérôme	2 623	8,1%	2 377	2 637	246	+10,3%	(14)	-0,5%
Tronçon Deux-Montagnes	1 129	3,5%	1 124	1 098	5	+0,4%	31	+2,8%
Tronçon Dorion-Rigaud	1 864	5,8%	1 892	1 882	(28)	-1,5%	(18)	-1,0%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	2 168	6,7%	2 010	1 617	158	+7,9%	551	+34,1%
Tronçon Delson-Candiac	1 095	3,4%	1 307	1 098	(212)	-16,2%	(3)	-0,3%
TOTAL	**33 722**	**104,7%**	**32 475**	**31 508**	**1 246**	**+3,8%**	**2 114**	**+6,7%**

TABLEAU 23

Évolution des contributions municipales nettes

(en milliers $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	B2006	P2006	B2007
Deux-Montagnes	8 911	8 667	9 238	9 713	9 883	10 388	10 927	10 862	11 899	11 857	12 274	12 558	12 612
Dorion-Rigaud	8 225	8 340	7 674	7 743	7 785	7 853	8 104	8 426	9 014	9 178	9 454	9 510	9 333
Blainville–Saint-Jérôme			762	1 987	2 327	2 968	3 372	3 494	3 456	4 412	5 274	4 754	6 071
Mont-Saint-Hilaire						346	1 364	3 695	2 970	2 883	3 234	4 020	4 337
Delson-Candiac							591	699	937	1 190	1 372	1 634	1 369
TOTAL	**17 136**	**17 007**	**17 674**	**19 443**	**19 995**	**21 555**	**24 358**	**27 176**	**28 275**	**29 520**	**31 608**	**32 475**	**33 722**

TABLEAU 24

Variation des contributions municipales nettes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	B2006	P2006	B2007
Deux-Montagnes		-2,7%	6,6%	5,1%	1,8%	5,1%	5,2%	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,5%	5,9%	0,4%
Dorion-Rigaud		1,4%	-8,0%	0,9%	0,5%	0,9%	3,2%	4,0%	7,0%	1,8%	3,0%	3,6%	-1,9%
Blainville–Saint-Jérôme				160,8%	17,1%	27,5%	13,6%	3,6%	-1,1%	27,7%	19,5%	7,8%	27,7%
Mont-Saint-Hilaire							294,2%	170,9%	-19,6%	-2,9%	12,2%	39,4%	7,9%
Delson-Candiac								18,3%	34,0%	27,0%	15,3%	37,3%	-16,2%
TOTAL		**-0,8%**	**3,9%**	**10,0%**	**2,8%**	**7,8%**	**13,0%**	**11,6%**	**4,0%**	**4,4%**	**7,1%**	**10,0%**	**3,8%**

5.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

5.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Recettes

Pour 2006, les recettes usagers sont évaluées à 18,2 M$, soit 4,0 % de plus que le budget 2006, ce qui s'explique principalement par les hausses d'achalandage et l'impact de l'intégration partielle (50,0 %) des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2007, les recettes usagers sont établies à 17,4 M$, soit 4,3 % de moins que la prévision 2006 qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de base de 3,0 % pour 2007 et l'impact de l'intégration complète des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Dépenses

Pour 2006, l'AMT prévoit des dépenses de 31,4 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit une hausse de 2,3 % par rapport au budget de 2006. En 2007, avec les hausses contractuelles, l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion à 31,5 M$ ou 0,4 % par rapport à la prévision de 2006 et 2,8 % par rapport au budget 2006.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 55,2 % en 2007 par rapport à 57,0 % au budget 2006.

TABLEAU 25
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes, 2006-2007

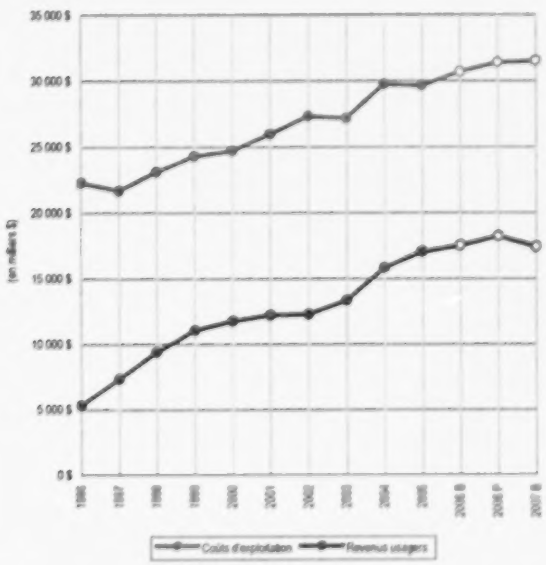
(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Recettes usagers	17 401	53,2%	18 187	17 492	(786)	-4,3%	(91)	-0,5%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	600	1,8%	642	678	(42)	-6,5%	(78)	-11,5%
Aide à l'intégration tarifaire	2	0,0%	1	0	0		0	
Contributions municipales	12 612	38,6%	12 558	12 274	54	+0,4%	338	+2,8%
Dette - subvention MTQ	2 066	6,3%	5 636	5 636	(3 570)	-63,3%	(3 570)	-63,3%
TOTAL	**32 681**	**100,0%**	**37 024**	**36 080**	**(4 343)**	**-11,7%**	**(3 399)**	**-9,4%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	31 530	93,9%	31 394	30 685	136	+0,4%	845	+2,8%
Remboursement de la dette	2 066	6,1%	5 636	5 636	(3 570)	-63,3%	(3 570)	-63,3%
TOTAL	**33 596**	**100,0%**	**37 030**	**36 321**	**(3 434)**	**-9,3%**	**(2 725)**	**-7,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**915**		**6**	**241**	**909**	**+15150,0%**	**674**	**+279,7%**
Achalandage (millions)	7,839		7,839	7,750	-	+0,0%	0,079	+1,0%
Ratio d'autofinancement	55,2%		57,9%	57,0%	-2,7%	-4,7%	-1,8%	-3,2%

TABLEAU 26
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
DEUX-MONTAGNES													
Coûts d'exploitation (milliers $)	22 277 $	21 669 $	23 096 $	24 282 $	24 709 $	25 970 $	27 318 $	27 154 $	29 749 $	29 643 $	30 685 $	31 394 $	31 530 $
Revenus usagers nets (milliers $)	5 308 $	7 341 $	9 389 $	11 032 $	11 737 $	12 213 $	12 262 $	13 311 $	15 799 $	17 008 $	17 492 $	18 187 $	17 401 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)	4 033	5 172	6 423	6 791	7 220	7 023	7 233	7 456	7 509	7 649	7 760	7 839	7 839
Ratio d'autofinancement	23,8%	33,9%	40,7%	45,4%	47,5%	47,0%	44,9%	49,0%	53,1%	57,4%	57,0%	57,9%	55,2%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,32 $	0,24 $	0,21 $	0,21 $	0,19 $	0,21 $	0,21 $	0,21 $	0,23 $	0,21 $	0,21 $	0,21 $	0,22 $
Taux de ponctualité	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	99,0%	99,4%	99,3%	99,1%	98,9%	99,0%	99,0%	99,0%

FIGURE 10
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT

5.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Recettes

Pour 2006, les recettes usagers sont évaluées à 8,1 M$, soit 34,9 % de plus que le budget 2006, ce qui s'explique principalement par les hausses d'achalandage, les ajustements apportés aux zones tarifaires en 2004 et 2005 ainsi que par l'impact de l'intégration partielle (50 %) des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2007, les recettes usagers sont établies à 8,7 M$, soit une hausse de 7,5 % par rapport à la prévision 2006 qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de base de 3,0 % pour 2007 et l'impact de l'intégration complète des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Dépenses

Pour 2006, l'AMT prévoit terminer l'année à 22,8 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant équivalent au budget approuvé. En 2007, malgré les hausses contractuelles (clauses escalatoires du CFCP), l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 22,5 M$, en baisse de 1,4 % par rapport à la prévision 2006.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 37,8 % en 2007 par rapport à 25,7 % au budget 2006 et à 16,4 % en 1996.

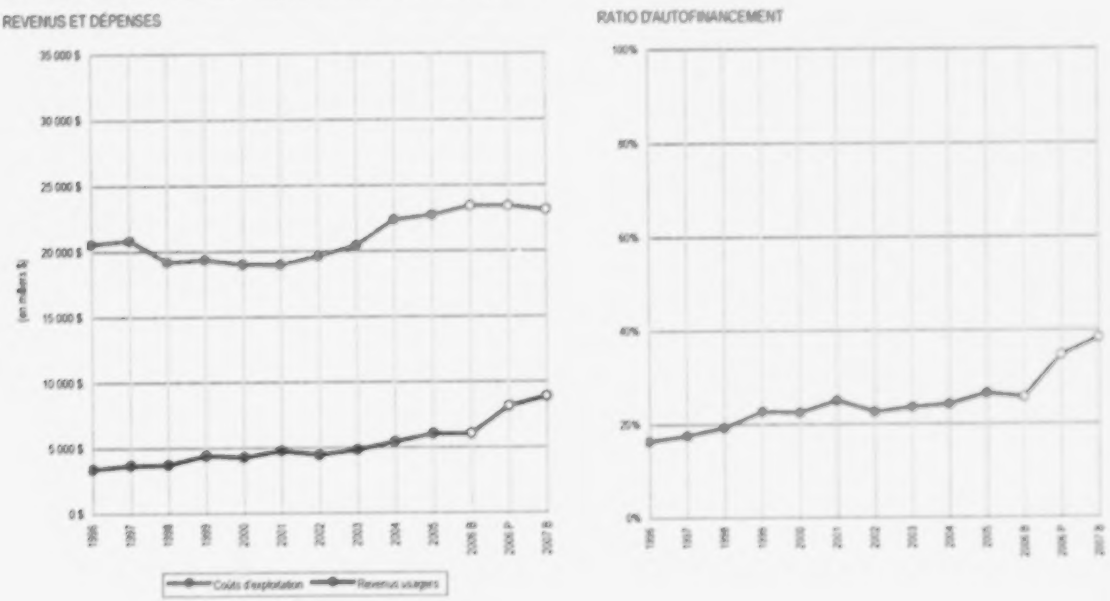
TABLEAU 27
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Recettes usagers	8 733	47,2%	8 127	6 026	606	+7,5%	2 707	+44,9%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	452	2,4%	395	370	57	+14,4%	82	+22,2%
Aide à l'intégration tarifaire	0	0,0%	102	35	0		0	
Contributions municipales	9 333	50,4%	9 510	9 454	(177)	-1,9%	(121)	-1,3%
TOTAL	**18 518**	**100,0%**	**18 134**	**15 885**	**384**	**+2,1%**	**2 633**	**+16,6%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	22 520	97,4%	22 830	22 830	(310)	-1,4%	(310)	-1,4%
Ajout de service					0	#DIV/0!	0	#DIV/0!
Remboursement de la dette	594	2,6%	594	594	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL	**23 114**	**100,0%**	**23 424**	**23 424**	**(310)**	**-1,3%**	**(310)**	**-1,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**4 596**		**5 290**	**7 539**	**(694)**	**-13,1%**	**(2 943)**	**-39,0%**
Achalandage (millions)	3,249		3,185	3,188	0,064	+2,0%	0,149	+4,8%
Ratio d'autofinancement	37,8%		34,7%	25,7%	3,1%	+8,9%	12,1%	+46,9%

TABLEAU 28
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
DORION - RIGAUD													
Coûts d'exploitation (milliers $)	20 564 $	20 843 $	19 184 $	19 358 $	18 990 $	18 976 $	19 603 $	20 410 $	22 364 $	22 736 $	23 424 $	23 424 $	23 114 $
Revenus usagers nets (milliers $)	3 380 $	3 653 $	3 693 $	4 387 $	4 255 $	4 740 $	4 432 $	4 820 $	5 411 $	6 038 $	6 026 $	8 127 $	8 733 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)	2 907	2 908	2 932	3 046	3 030	3 137	3 039	3 093	3 074	3 078	3 100	3 186	3 249
Ratio d'autofinancement	16,4%	17,5%	19,3%	22,7%	22,5%	25,0%	22,6%	23,6%	24,2%	26,6%	25,7%	34,7%	37,8%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 $	0,37 $	0,34 $	0,33 $	0,31 $	0,33 $	0,32 $	0,33 $	0,35 $	0,35 $	0,36 $	0,33 $	0,32 $
Taux de ponctualité	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	98,80%	97,7%	94,6%	95,2%	96,0%	97,0%	97,0%	97,0%

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud



5.3.3. Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

Recettes

Les recettes annuelles prévues en 2006 sont évaluées à 8,2 M$, soit 4,5 % de plus que le budget 2006, ce qui s'explique principalement par une hausse d'achalandage et par l'impact de l'intégration partielle (50,0 %) des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Pour 2007, les recettes annuelles sont établies à 8,1 M$, soit une baisse de 1,3 % par rapport à la prévision 2006 qui s'explique principalement par l'intégration complète des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Les faits marquants pour 2007 concernant la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme sont :

- une hausse d'achalandage de 10,0 % par rapport à la prévision de 2006 ;
- une indexation des tarifs de base de 3,0 % pour 2007 ;
- l'ouverture de la gare Vimont en 2006 et des gares Chabanel, Saint-Jérôme et de la Concorde en 2007 ;
- l'ouverture du métro vers Laval en juillet 2007 ;
- la prolongation du service de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme dès le début de 2007 ;
- l'analyse et la bonification de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue.

Dépenses

Pour 2006, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 13,0 M$ par rapport à 13,2 M$ du budget approuvé. En 2007, ils sont estimés à 15,2 M$, soit une augmentation de 16,8 % par rapport à la prévision de 2006, qui tient compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CFCP) et de l'élargissement de service jusqu'à la gare Saint-Jérôme durant toute l'année 2007.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 53,6 % en 2007 par rapport à 59,9 % au budget 2006 et à 42,6 % lors de l'année qui a suivi sa mise en service en 1998.

TABLEAU 29
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme, 2006-2007

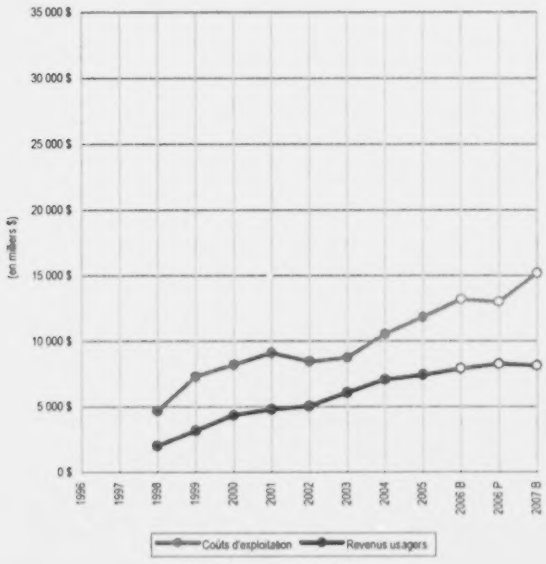
(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Recettes usagers	8 138	55,5%	8 246	7 893	(108)	-1,3%	245	+3,1%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	464	3,2%	437	404	27	+6,2%	60	+14,9%
Aide à l'intégration tarifaire	0	0,0%	15	0	(15)		0	
Contributions municipales	6 071	41,4%	5 200	5 274	871	+16,8%	797	+15,1%
Ristourne aux municipalités	0	0,0%	(446)	0	446	-100,0%	0	
TOTAL	**14 673**	**100,0%**	**13 452**	**13 571**	**1 221**	**+9,1%**	**1 102**	**+8,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	13 011	85,7%	12 800	12 800	211	+1,6%	211	+1,6%
Ajout de service Saint Jérôme	2 168	14,3%	200	385	1 968	+984,0%	1 783	+463,1%
TOTAL	**15 179**	**100,0%**	**13 000**	**13 185**	**2 179**	**+16,8%**	**1 994**	**+15,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**506**		**(452)**	**(386)**	**958**	**-211,9%**	**892**	**-231,1%**
Achalandage (millions)	2,388		2,171	2,048	0,217	+10,0%	0,340	+16,6%
Ratio d'autofinancement	53,6%		63,4%	59,9%	-9,8%	-15,5%	-6,2%	-10,4%

TABLEAU 30
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
BLAINVILLE													
Coûts d'exploitation (milliers $)			4 666 $	7 283 $	8 188 $	9 089 $	8 445 $	8 735 $	10 520 $	11 825 $	13 185 $	13 000 $	15 179 $
Revenus usagers nets (milliers $)			1 986 $	3 153 $	4 354 $	4 793 $	5 048 $	6 073 $	7 064 $	7 419 $	7 893 $	8 246 $	8 138 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)			790	1 205	1 611	1 716	1 723	1 955	1 962	1 978	2 048	2 171	2 388
Ratio d'autofinancement			42,6%	48,7%	53,2%	52,7%	59,8%	69,5%	67,1%	62,7%	59,9%	63,4%	53,6%
Coûts d'exploitation par pass-km				0,31 $	0,20 $	0,19 $	0,20 $	0,19 $	0,21 $	0,26 $	0,29 $	0,24 $	0,26 $
Taux de ponctualité			0,00%	0,00%	0,00%	86,1%	97,3%	97,8%	91,8%	95,2%	96,0%	96,0%	96,0%

FIGURE 12
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT

5.3.4. Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Le 8 septembre 1999, l'AMT a, en accord avec le MTQ et les partenaires municipaux, mis en place un service temporaire de trains de banlieue à titre de mesures d'atténuation (travaux route 116), prévoyant également un service complet à titre d'expérience pilote à partir du 1er septembre 2001. Durant cette période, l'AMT a entièrement assumé le déficit d'exploitation.

Depuis le 1er septembre 2001, 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de cette ligne ont été répartis entre les villes desservies. De plus, la formule incitative utilisée sur la ligne de trains de Montréal/Blainville–Saint-Jérôme à titre d'expérience pilote a été appliquée sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire. Cette formule incitative, à titre d'expérience pilote, tient compte de l'amélioration de l'achalandage, des recettes provenant des usagers ainsi que des coûts d'exploitation.

Avec le service complet de quatre départs le matin et de quatre retours le soir, offert depuis 2002, l'achalandage annuel est passé de 656 500 passagers à une prévision, en 2007, de 1 430 000 passagers, soit une augmentation de 117,8 % équivalent à un achalandage quotidien de 6 000 passagers. Cette hausse représente le tiers de la croissance de l'achalandage du réseau des trains de banlieue de l'AMT.

Afin d'évaluer le succès d'un projet pilote d'un service de trains ainsi que l'opportunité de poursuivre le service de façon permanente, l'AMT a établi les trois indicateurs de performance et les niveaux minimum à atteindre, soit :

- le pourcentage de nouveaux déplacements par rapport à l'achalandage du service de trains devrait atteindre près de 70 % ;
- les coûts d'exploitation par passager/km devraient être de 0,25 $ par passager ;
- le ratio d'autofinancement devrait se situer à près de 45 %.

Ces indicateurs sont essentiellement basés sur l'achalandage du service, puisque les coûts sont fixés pour un service établi. Les niveaux de performance visés sont des objectifs à moyen terme pour un service de trains permanent.

L'achalandage de cette ligne suit une progression comparable à celle de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et a encore un potentiel de croissance.

Fait à noter, deux des objectifs établis pour les indicateurs de performance ont déjà été atteints : près de 45,0 % d'autofinancement et 70,0 % de nouveaux usagers. Par conséquent, l'AMT considère permanent le service de trains de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire à compter du 1er juillet 2007.

Recettes

Pour 2006, les recettes usagers sont évaluées à 4,7 M$, soit 13,0 % de moins que le budget 2006, ce qui s'explique principalement par l'impact de l'intégration partielle (50 %) des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2007, les recettes usagers sont établies à 5,1 M$, soit une hausse de 7,8 % par rapport à la prévision 2006 qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de base de 3,0 % pour 2007, l'augmentation de l'achalandage de 2 % et l'impact de l'intégration complète des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 12,7 M$ en 2006 et de 12,5 M$ en 2007, soit légèrement inférieurs à la prévision 2006, qui tient compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CN) ainsi que des coûts de mise à niveau de l'entretien des cinq locomotives. Fait à souligner, un litige entre le CN et l'AMT est actuellement débattu devant les tribunaux. Pour les fins de présentation du budget 2007, l'AMT a tenu pour avérées les prétentions du CN, puisque si les tribunaux devaient faire droit à celles-ci, il y aurait des conséquences directes sur les contributions municipales. Le présent énoncé budgétaire de l'AMT pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire ne constitue aucunement une admission directe ou indirecte, tacite ou implicite des prétentions du CN.

Ristourne

Pour 2007, l'AMT prévoit verser une ristourne de 0,6 M$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne. Cette ristourne est calculée pour les six premiers mois de l'année 2007, car par la suite la ligne obtiendra son statut de permanence, ce qui entraînera la fin de la remise de ristourne, comme ce fut le cas avec d'autres lignes dans le passé. Ainsi, en 2007, quatre des cinq lignes auront un statut permanent.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 40,7 % en 2007 par rapport à 36,9 % de la prévision 2006 et il était à 19,1 % en 2002.

TABLEAU 31
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, 2006-2007

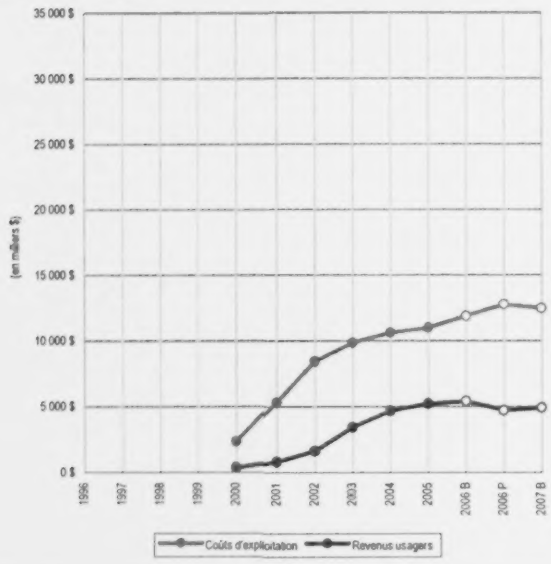
(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Recettes usagers	5 069	52,7%	4 702	5 406	367	+7,8%	(337)	-6,2%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	203	2,1%	195	198	8	+4,1%	5	+2,5%
Aide à l'intégration tarifaire	6	0,1%	80	-	(74)		6	
Contributions municipales	4 982	51,8%	5 097	4 750	(115)	-2,3%	232	+4,9%
Ristourne aux municipalités	(645)	-6,7%	(1 077)	(1 516)	432	-40,1%	871	-57,5%
TOTAL	**9 615**	**100,0%**	**8 997**	**8 838**	**618**	**+6,9%**	**777**	**+8,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	12 455	100%	12 743	11 875	(288)	-2,3%	580	+4,9%
Ajout de service								
TOTAL	**12 455**	**100,0%**	**12 743**	**11 875**	**(288)**	**-2,3%**	**580**	**+4,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 840**		**3 746**	**3 037**	**(906)**	**-24,2%**	**(197)**	**-6,5%**
Achalandage (millions)	1,430		1,402	1,390	0,028	+2,0%	0,040	+2,9%
Ratio d'autofinancement	40,7%		36,9%	45,5%	3,8%	+10,3%	-4,8%	-10,6%

TABLEAU 32
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
MONT-SAINT-HILAIRE													
Coûts d'exploitation (milliers $)					2 353 $	5 294 $	8 421 $	9 839 $	10 599 $	10 984 $	11 875 $	12 743 $	12 455 $
Revenus usagers nets (milliers $)					363 $	808 $	1 610 $	3 422 $	4 661 $	5 218 $	5 406 $	4 702 $	5 069 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)					132	263	657	1 041	1 287	1 358	1 390	1 402	1 430
Ratio d'autofinancement					15,4%	15,3%	19,1%	34,8%	44,0%	47,5%	45,5%	36,9%	40,7%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,68 $	0,45 $	0,39 $	0,37 $	0,40 $	0,42 $	0,41 $
Taux de ponctualité					0,00%	98,36%	98,20%	97,7%	96,5%	96,4%	97,0%	97,0%	97,0%

FIGURE 13
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT

5.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac

Recettes

Compte tenu de l'évolution positive de la ligne, le service est maintenu et un protocole d'entente avec les municipalités de la couronne sud est intervenu en 2004 pour le maintien du service jusqu'en 2009, soit quatre départs le matin et quatre retours le soir. Depuis 2002, l'achalandage a progressé de 151,8 % passant de 227 200 passagers à 572 000 passagers prévus en 2007.

Pour 2006, les recettes usagers sont évaluées 1,7 M$, soit 14,6 % de moins que le budget 2006, ce qui s'explique principalement par l'impact de l'intégration partielle (50 %) des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2007, les recettes usagers sont établies à 2,2 M$, soit une hausse de 34,2 % par rapport à la prévision 2006 qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de base de 3,0 % pour 2007 et l'impact de l'intégration complète des données de l'enquête 2005 sur l'usage des titres à la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 4,9 M$ en 2006 et 5,0 M$ en 2007, en hausse de 0,3 M$ par rapport au budget de 2006 suite aux hausses contractuelles (clauses escalatoires du CFCP).

Ristourne

Pour 2007, l'AMT prévoit verser une ristourne de 0,6 M$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Le ratio d'autofinancement est de 45,0 % en 2007 par rapport à 41,6 % au budget 2006 et il était de 22,8 % en 2002.

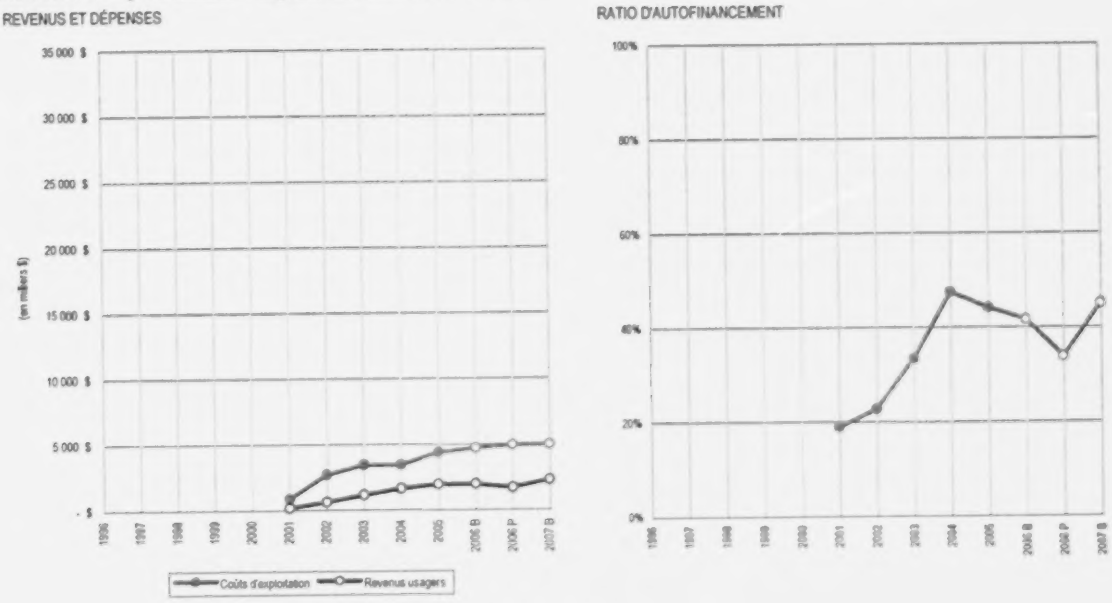
TABLEAU 33
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Recettes usagers	2 241	60,2%	1 670	1 966	571	+34,2%	285	+14,6%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	112	3,0%	78	41	34	+43,6%	71	+173,2%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	0		0	
Contributions municipales	1 992	53,5%	1 975	1 880	17	+0,9%	112	+6,0%
Ristourne aux municipalités	(623)	-16,7%	(341)	(508)	(282)		(115)	+22,6%
TOTAL	**3 722**	**100,0%**	**3 382**	**3 369**	**340**	**+10,1%**	**353**	**+10,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	4 979	100%	4 938	4 700	41	+0,8%	279	+5,9%
Ajout de service								
TOTAL	**4 979**	**100,0%**	**4 938**	**4 700**	**41**	**+0,8%**	**279**	**+5,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 257**		**1 556**	**1 331**	**(299)**	**-19,2%**	**(74)**	**-5,6%**
Achalandage (millions)	0,572		0,545	0,518	0,027	+5,0%	0,054	+10,5%
Ratio d'autofinancement	45,0%		33,8%	41,6%	11,2%	+33,1%	3,4%	+8,2%

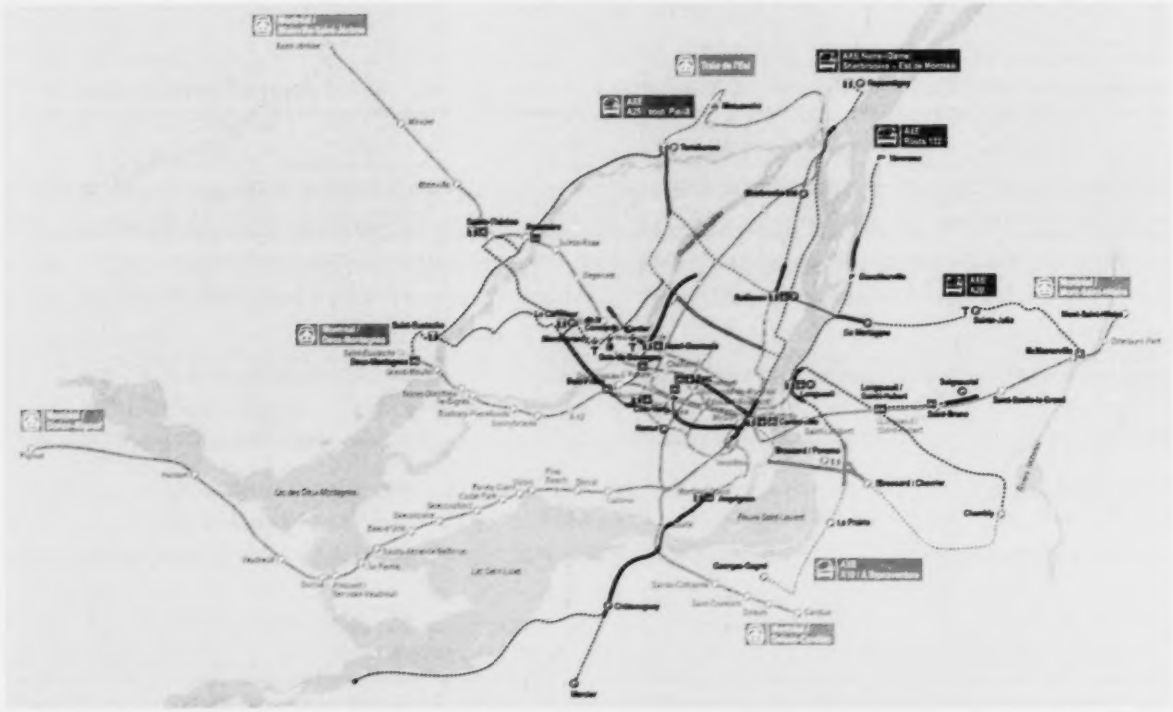
TABLEAU 34
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
DELSON-CANDIAC													
Coûts d'exploitation (milliers $)						866	2 692 $	3 455 $	3 455 $	4 379 $	4 700 $	4 938 $	4 979 $
Revenus usagers nets (milliers $)						164	613 $	1 154 $	1 641 $	1 934 $	1 956 $	1 670 $	2 241 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)						56,3	227	367	471	523	518	545	572
Ratio d'autofinancement						18,9%	22,8%	33,4%	47,5%	44,2%	41,6%	33,8%	45,0%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,76 $	0,57 $	0,44 $	0,52 $	0,55 $	0,53 $	0,51 $
Taux de ponctualité						0,9848	98,28%	97,41%	98,62%	97,3%	99,0%	99,0%	99,0%

FIGURE 14
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac



6. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS



	CARACTÉRISTIQUES	1997	2005	PRÉVISION 2006	OBJECTIF 2006
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	13	13	17
	Nombre de quais	118	192	201	244
	Achalandage annuel	40,7 M	63,5 M	64,1 M	64,8 M
STATIONNEMENT INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	19	19	22
	Nombre de places offertes	4 600	10 503	10 543	12 688
	Achalandage annuel	0,6 M	1,8 M	1,9 M	2,1 M
	Taux d'utilisation	63%	72%	72%	73%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	26	28	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	82,7 km	83,9 km	86,6 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	68,5 km	71,0 km	73,4 km
	Achalandage annuel	16,0 M	25,3	25,4 M	25,4 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		716,0 M	858,0 M	961,0 M
Express Le Carrefour	Achalandage annuel		257,0 M	293,0 M	308,0 M

6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les équipements métropolitains se composent de terminus, voies réservées, stationnements incitatifs et billetteries métropolitaines. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont estimés pour 2006 à 12,5 M$, soit un montant équivalent au budget 2006 et ils sont de 14,1 M$ pour 2007, soit une hausse de 1,6 M$ par rapport à la prévision. Cette hausse des coûts d'exploitation et de la gestion des terminus provient de nouveaux équipements au cours de l'année 2007 tels le terminus Centre-ville d'appoint, le terminus Cartier, le terminus Montmorency, le terminus Boucherville, la voie réservée Carrie-Derrick et les mesures préférentielles de la rue Sherbrooke Est. Par ailleurs, à la suite du dépôt du rapport du coroner en juillet 2005, des décisions devront être prises quant à une éventuelle réouverture de la voie réservée Pie-IX. Dans le budget 2007, l'AMT considère que la réouverture de la voie réservée Pie-IX ne se fera pas en 2007 (TABLEAU 35).

TABLEAU 35
Revenus et dépenses des équipements métropolitains, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	1 958	100%	1 226	1 200	732	+59,7%	758	+63,2%
TOTAL	**1 958**	**100,0%**	**1 226**	**1 200**	**732**	**+59,7%**	**758**	**+63,2%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion - terminus	9 324	66,0%	7 485	7 700	1 839	+24,6%	1 624	+21,1%
Coûts d'exploitation et de gestion - voies réservées	2 349	16,6%	2 451	2 348	(102)	-4,2%	1	+0,0%
Coûts d'exploitation et de gestion - stationnements	1 376	9,7%	1 465	1 370	(89)	-6,1%	6	+0,4%
Coûts d'exploitation et de gestion - billetteries	1 075	7,6%	967	950	108	+11,2%	125	+13,2%
Service de la dette nette	3	0,0%	115	115	(112)	-97,4%	(112)	-97,4%
TOTAL	**14 127**	**100,0%**	**12 483**	**12 483**	**1 644**	**+13,2%**	**1 644**	**+13,2%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**12 169**		**11 257**	**11 283**	**912**	**+8,1%**	**886**	**+7,9%**

Terminus : ajout de 3 terminus (appoint TCV, terminus Montmorency 1/2 année, terminus Cartier 1/2 année)
Stationnement : ajout de 1 stationnement Concorde jumelé à une attribution favorable pour la gestion des stationnements
Voies réservées : attributions favorable au niveau de la gestion
Billetteries : ajout de 2 billetteries 1/2 année et diminution majeure au niveau de la billetterie Henri-Bourassa

Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés (à 100,0 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25,0 % des coûts d'utilisation des terminus, billetteries et voies réservées. En 2006, le taux de facturation était à 10,0 %. En 2007, le taux de facturation sera de 15,0 %, ce qui représente 2,0 M$ sur des dépenses de 12,7 M$.

FIGURE 15
Évolution des coûts des équipements métropolitains, 1996-2007

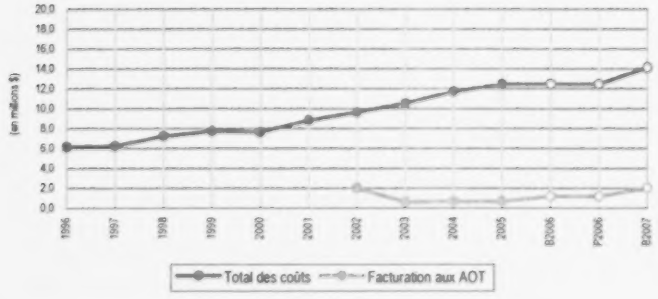


TABLEAU 36
Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2006-2007, avant l'ajout des nouveaux équipements

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Société de transport de Montréal	274	15,4%	200	187	74	+37%	87	+47%
Réseau de transport de Longueuil	643	36,0%	402	401	241	+60%	242	+60%
Société de transport de Laval	225	12,6%	133	132	92	+69%	93	+70%
AMT	61	3,4%	41	38	20	+49%	23	+61%
CIT Roussillon	28	1,6%	18	23	10	+56%	5	+22%
CIT Haut-Saint-Laurent	12	0,7%	8	8	4	+50%	4	+50%
CIT Sud-Ouest	46	2,6%	31	26	15	+48%	20	+77%
CIT Vallée-du-Richelieu	17	1,0%	10	11	7	+70%	6	+55%
CIT Le Richelain	36	2,0%	23	22	13	+57%	14	+64%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	37	2,1%	24	25	13	+54%	12	+48%
OMIT Sainte-Julie	20	1,1%	13	19	7	+54%	1	+5%
CIT Laurentides	50	2,8%	29	28	21	+72%	22	+79%
CRT Lanaudière	67	3,8%	40	34	27	+68%	33	+97%
CIT Sorel-Varennes	20	1,1%	12	12	8	+67%	8	+67%
CIT Haut-Richelieu	242	13,6%	236	229	6	+3%	13	+6%
Autres	6	0,3%	6	5	0	+0%	1	+20%
TOTAL	**1 784**	**100,0%**	**1 226**	**1 200**	**558**	**+45,5%**	**584**	**+48,7%**

TABLEAU 37
Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2006-2007, après l'ajout des nouveaux équipements

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Société de transport de Montréal	277	13,6%	200	187	77	+39%	90	+48%
Réseau de transport de Longueuil	698	34,4%	402	401	296	+74%	297	+74%
Société de transport de Laval	278	13,7%	133	132	145	+109%	146	+111%
AMT	65	3,2%	41	38	24	+59%	27	+71%
CIT Roussillon	32	1,6%	18	23	14	+78%	9	+39%
CIT Haut-Saint-Laurent	13	0,6%	8	8	5	+63%	5	+63%
CIT Sud-Ouest	48	2,4%	31	26	17	+55%	22	+85%
CIT Vallée-du-Richelieu	17	0,8%	10	11	7	+70%	6	+55%
CIT Le Richelain	40	2,0%	23	22	17	+74%	18	+82%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	41	2,0%	24	25	17	+71%	16	+64%
OMIT Sainte-Julie	23	1,1%	13	19	10	+77%	4	+21%
CIT Laurentides	55	2,7%	29	28	26	+90%	27	+96%
CRT Lanaudière	73	3,6%	40	34	33	+83%	39	+115%
CIT Sorel-Varennes	20	1,0%	12	12	8	+67%	8	+67%
CIT Haut-Richelieu	271	13,3%	236	229	35	+15%	42	+18%
Autres	7	0,3%	6	5	1	+17%	2	+40%
TOTAL	**1 958**	**96,4%**	**1 226**	**1 200**	**732**	**+59,7%**	**758**	**+63,2%**

6.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite actuellement deux services d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville) et l'Express Le Carrefour (Laval/Métro Côte-Vertu). Les coûts de ces services prévus pour 2007 totalisent 3,5 M$, comparativement à 3,2 M$ au budget de 2006, soit une hausse de 10,9 % (TABLEAU 38). Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 50,7 % au budget 2007 par rapport à 52,6 % à la prévision 2006. En 2007, l'achalandage prévu est à la hausse de 10,3 % par rapport à la prévision 2006.

Par ailleurs, l'AMT étudie la possibilité de mettre en place de nouveaux express en 2007 et 2008, tels l'Express Saint-Eustache, l'Express autoroute 15 et l'Express autoroute 20. Les règles et les modalités d'application de la Politique québécoise de transport collectif n'étant pas encore finalisées par le ministère des Transports, l'AMT n'a pas intégré ces mesures d'améliorations de services proposés pour accroître l'achalandage de son réseau d'autobus express métropolitains.

En 2007, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50,0 % par l'AMT s'élève à 0,6 M$. Les municipalités assument l'autre 50,0 % du déficit d'exploitation (TABLEAU 39).

TABLEAU 38
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Revenus usagers	1 797	61,7%	1	1 611	187	10,2%	186	11,5%
Contributions municipales	717	24,6%		587	158	28,3%	130	22,1%
Aide métropolitaine	330	11,3%		312	18	5,8%	18	5,8%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	64	2,2%		48	9	16,4%	16	33,3%
Aide à l'intégration tarifaire	5	0,2%		46	-43	-	-41	-
TOTAL	**2 913**	**100,0%**	**2 604**	**2 604**	**309**	**+11,9%**	**309**	**+11,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	3 545	100%	3 097	3 108	448	14,5%	437	14,1%
Autres express	0			90	0		-90	-100,0%
TOTAL	**3 545**	**100,0%**	**3 097**	**3 198**	**448**	**+14,5%**	**347**	**+10,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**632**		**493**	**594**	**139**	**28,2%**	**38**	**6,4%**
Achalandage (millions)	1,259		1,151	1,087	0,118	10,3%	0,182	16,7%
Ratio d'autofinancement	50,7%		52,6%	51,8%	-1,9%	-3,7%	-1,1%	-2,2%

6.2.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains

En vertu de sa Loi constitutive, l'AMT peut exploiter elle-même un service d'autobus express métropolitain. Lorsque l'AMT agit à titre d'exploitant, le service d'un autobus express métropolitain doit être effectué par un ou des transporteurs publics ou privés liés par contrat.

Lorsqu'elle exploite un service d'autobus express métropolitain en lieu et place d'un organisme de transport, l'AMT devrait facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

Depuis 2005, les principes et modalités de financement ont été établis comme suit :

- l'AMT reçoit les recettes et fait un partage si l'usager utilise plus d'un réseau de transport collectif ;
- l'AMT reçoit l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe ;
- bien que la Loi permette de facturer aux municipalités 100 % le déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit aux municipalités selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

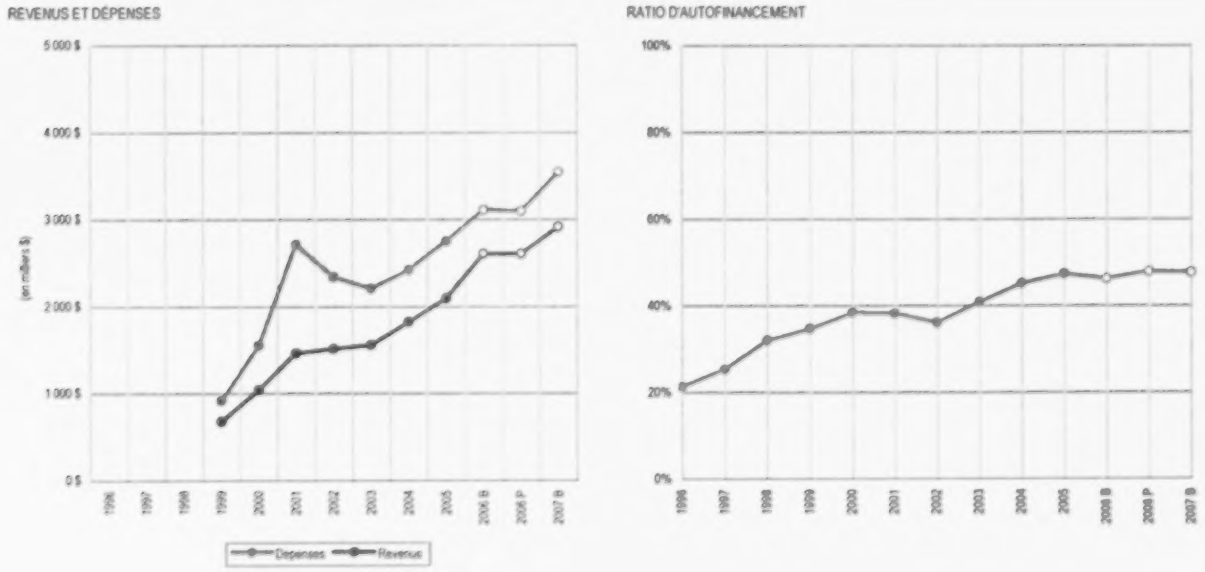
TABLEAU 39
Contributions municipales aux autobus express métropolitains, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	202	44,7%	149	134	53	35,6%	68	+50,7%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	82	18,1%	60	71	22	36,7%	11	+15,5%
CIT Le Richelain	46	10,2%	34	30	12	35,3%	16	+53,3%
CIT Rousillon	10	2,2%	8	8	2	25,0%	2	+25,0%
CIT Vallée du Richelieu	12	2,7%	9	9	3	33,3%	3	+33,3%
CIT Sorel - Varennes	3	0,7%	2	9	1	50,0%	(6)	-66,7%
Sainte Julie	11	2,4%	8	8	3	37,5%	3	+37,5%
Saint-Jean -sur-Richelieu	86	19,0%	64	74	22	34,4%	12	+16,2%
SOUS-TOTAL	**452**	**100,0%**	**334**	**343**	**118**	**+35,3%**	**109**	**+31,8%**
EXPRESS LE CARREFOUR								
STL	221	83,4%	188	204	33	17,6%	17	+8,3%
Montréal	38	14,3%	32	40	6	18,8%	(2)	-5,0%
CIT Laurentides	6	2,3%	5	0	1	-	6	-
SOUS-TOTAL	**265**	**100,0%**	**225**	**244**	**40**	**+17,8%**	**21**	**+8,6%**
TOTAL	**717**		**559**	**587**	**158**	**28,3%**	**130**	**22,1%**

TABLEAU 40
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2007

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
REVENUS (milliers)													
Recettes usagers				394	733	919	1 005	1 072	1 308	1 443	1 611	1 630	1 797
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							23	38	45	43	48	55	64
Aide métropolitaine				100	158	240	258	277	299	360	312	312	330
Nouvelle aide à l'intégration										64	46	48	5
Contributions municipales				180	145	300	222	167	170	180	587	559	717
TOTAL				**674**	**1 036**	**1 459**	**1 508**	**1 554**	**1 822**	**2 090**	**2 604**	**2 604**	**2 913**
DÉPENSES (milliers)													
Dépenses				918	1 550	2 711	2 338	2 205	2 420	2 749	3 108	3 097	3 545
TOTAL				**918**	**1 550**	**2 711**	**2 338**	**2 205**	**2 420**	**2 749**	**3 108**	**3 097**	**3 545**
INDICATEURS													
Achalandage (en milliers)				257	408	637	745	765	891	973	1 087	1 151	1 269
Ratio d'autofinancement					47,3%	33,9%	43,0%	48,6%	54,0%	52,5%	51,8%	52,6%	50,7%

FIGURE 16
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2007



6.2.2. Express Chevrier

Le service d'autobus Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé au 1000, rue de la Gauchetière, à Montréal.

Recettes

En 2006, les recettes usagers prévues sont évaluées à 1,3 M$. Les recettes usagers, au montant de 1,5 M$ pour 2007, sont supérieures de 0,2 M$ à la prévision 2006 et comprennent une hausse d'achalandage de 12,0 %. La structure tarifaire sur les autobus express métropolitains est maintenue, ainsi les titres mensuels locaux sont acceptés sur l'Express Chevrier pour 2007.

Dépenses

Pour 2006 et 2007, les dépenses prévues sont respectivement de 2,2 M$ et 2,6 M$, soit une augmentation en 2007 de 0,4 M$ par rapport à la prévision 2006.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M$ en 2006 et 0,5 M$ en 2007. Le ratio d'autofinancement est de 56,4 % en 2007 par rapport à 59,5 % à la prévision 2006.

TABLEAU 41
Revenus et dépenses – Express Chevrier

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Revenus usagers	1 487	65,6%	1 328	1 354	159	12,0%	133	9,8%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	49	2,2%	40	33	9	22,5%	16	48,5%
Aide à l'intégration tarifaire	0	0,0%	0	0	0		0	-
Contributions municipales	452	19,9%	334	343	118	35,3%	109	31,8%
Aide métropolitaine	280	12,3%	262	262	18	6,9%	18	6,9%
TOTAL	**2 268**	**100,0%**	**1 964**	**1 992**	**304**	**+15,5%**	**276**	**+13,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	2 635	100%	2 232	2 260	403	18,1%	375	16,6%
TOTAL	**2 635**	**100,0%**	**2 232**	**2 260**	**403**	**+18,1%**	**375**	**+16,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**367**		**268**	**268**	**99**	**+36,9%**	**99**	**+36,9%**
Achalandage (millions)	0,961		0,858	0,824	0,103	12,0%	0,137	16,6%
Ratio d'autofinancement	56,4%		59,5%	59,9%	-3,1%	-5,2%	-3,5%	-5,8%

TABLEAU 42
Indicateurs de performance – Express Chevrier

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
EXPRESS CHEVRIER													
Coûts d'exploitation (milliers $)				918 $	1 058 $	1 407 $	1 412 $	1 503 $	1 697 $	1 996 $	2 260 $	2 232 $	2 615 $
Revenus usagers nets (milliers $)				394 $	615 $	641 $	703 $	838 $	1 088 $	1 157 $	1 354 $	1 328 $	1 487 $
Achalandage annuel				256 477	304 622	359 731	456 668	521 092	589 908	716 000	824 000	858 000	961 000
Ratio d'autofinancement				42,9%	58,1%	45,5%	49,7%	55,8%	64,1%	58,3%	59,9%	59,5%	56,4%
Coûts d'exploitation par pass-km				21,1%	20,4%	23,0%	18,2%	19,0%	23,0%	18,0%	25,1%	20,4%	21,5%

FIGURE 17
Indicateurs de performance – Express Chevrier

REVENUS ET DÉPENSES

RATIO D'AUTOFINANCEMENT

6.2.3. Express Le Carrefour

Le service d'autobus Express Le Carrefour est offert entre le terminus Le Carrefour, situé au Carrefour Laval, et le terminus Côte-Vertu, situé à la station de métro Côte-Vertu.

Recettes

Pour 2007, les recettes des usagers sont de 0,3 M, sont en hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2006. L'achalandage prévu pour 2007 est en hausse de 5,1 % par rapport à la prévision. La structure tarifaire sur les autobus express métropolitains est maintenue, ainsi les titres mensuels locaux sont acceptés sur l'Express Le Carrefour pour 2007.

Dépenses

Pour 2006 et 2007, les dépenses prévues sont de 0,9 M$.

En conservant l'offre de service établie en 2003, l'AMT a cherché à stabiliser son achalandage en 2006. Pour 2007, le maintien du service de l'Express est prévu dans la mesure où le ratio d'autofinancement est acceptable. L'Express Le Carrefour offre un service correspondant à une demande spécifique dans ce corridor et à des coûts et un ratio d'autofinancement comparables à d'autres services.

Pour refléter l'inflation, les coûts d'exploitation et de gestion sont en légère hausse de 0,05 M$ par rapport à la prévision 2006.

Contributions municipales

Avec la règle de partage, telle qu'expliquée précédemment à la section 7.1, les contributions municipales prévues sont de 0,2 M$ pour 2006 et 0,3 M$ pour 2007.

Le ratio d'autofinancement est de 34,1 % en 2007, comparativement à 30,3 % au budget 2006; il était de 24,0 % en 2000.

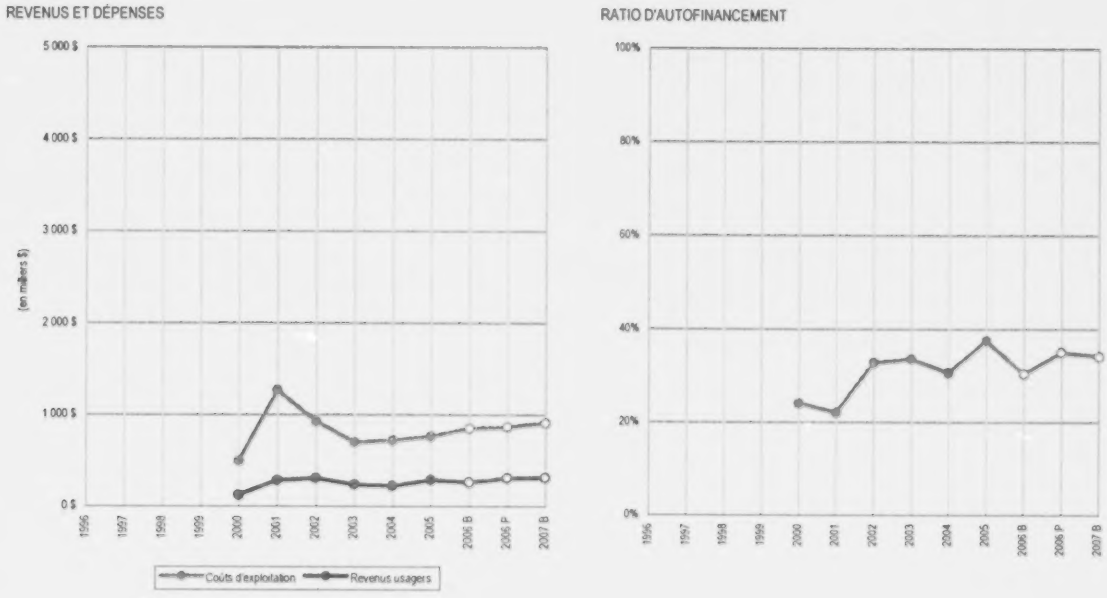
TABLEAU 43
Revenus et dépenses – Express Le Carrefour

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Revenus usagers	310	48,1%	302	257	8	2,6%	53	20,6%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	15	2,3%	15	15	0	0,0%	0	0,0%
Aide à l'intégration tarifaire	5	0,8%	48	46	(43)	-89,6%	(41)	-89,1%
Contributions municipales	265	41,1%	225	244	40	17,8%	21	8,6%
Aide métropolitaine	50	7,8%	50	50	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	**645**	**100,0%**	**640**	**612**	**5**	**+0,8%**	**33**	**+5,4%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	910	100%	865	848	45	5,2%	62	7,3%
TOTAL	**910**	**100,0%**	**865**	**848**	**45**	**+5,2%**	**62**	**+7,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**265**		**225**	**236**	**40**	**+17,8%**	**29**	**+12,3%**
Achalandage (millions)	0,308		0,293	0,263	0,015	5,1%	0,045	17,1%
Ratio d'autofinancement	34,1%		34,9%	30,3%	-0,8%	-2,4%	3,8%	12,4%

TABLEAU 44
Indicateurs de performance – Express Le Carrefour

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 B	2006 P	2007 B
EXPRESS LE CARREFOUR													
Coûts d'exploitation (milliers $)					492 $	1 263 $	926 $	698 $	720 $	763 $	848 $	865 $	910 $
Revenus usagers nets (milliers $)					118 $	278 $	302 $	234 $	220 $	286 $	257 $	302 $	310 $
Achalandage annuel					103 464	277 468	287 934	243 512	235 436	257 000	263 000	293 000	308 000
Ratio d'autofinancement					24,0%	22,0%	32,7%	33,5%	30,5%	37,5%	30,3%	34,9%	34,1%
Coûts d'exploitation par pass-km					66,0%	63,0%	44,0%	43,0%	45,0%	43,0%	40,8%	39,8%	39,9%

FIGURE 18
Indicateurs de performance – Express Le Carrefour



7. TRANSPORT ADAPTÉ

Selon le programme gouvernemental d'aide au transport collectif des personnes, le MTQ subventionne l'AMT à 75 % pour les coûts des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. En raison du plafonnement des enveloppes approuvées par le MTQ, l'aide est plafonnée, pour 2006 et 2007, à 0,450 M$. Ce projet d'intégration de service du transport adapté dans la région métropolitaine de transport soutient l'intégration des services de transport adapté sur le territoire de la STM, du RTL et de la STL, et l'implantation progressive de l'élargissement de l'intégration aux couronnes nord et sud en 2006 et 2007. Le coût est de 1,4 M$ pour 2006 et 2007.

TABLEAU 45
Transport adapté, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Subvention MTQ - Transport adapté	450	100,0%	450	450	0	+0,0%	0	+0,0%
	450	**100,0%**	**450**	**450**	**0**	**+0,0%**	**0**	**+0,0%**
DÉPENSES								
Transport adapté	1 434	100,0%	1 417	1 300	17	+1,2%	134	+10,3%
	1 434	**100,0%**	**1 417**	**1 300**	**17**	**+1,2%**	**134**	**+10,3%**
ÉCART	**(984)**		**(967)**	**(850)**	**(17)**	**1,8%**	**(134)**	**15,8%**

8. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT

Le soutien au développement pour 2007 totalise 3,0 M$, soit un montant équivalent à 3,0 M$ au budget 2006 (TABLEAU 46). Cette aide finance notamment les projets suivants :

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique AlloTRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2007, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

Programme de fidélisation

Service d'abonnement annuel aux employeurs : À la suite de l'évaluation positive du projet-pilote, le service d'abonnement annuel aux titres de transport en commun pour les employés du MTQ se poursuivra en 2007. Ce service clé en main pour l'employeur permet aux employés de se procurer 12 titres de transport en commun pour le prix de 11 avec paiement retenu sur la paie. Dès l'automne 2006, l'AMT élargit ce programme auprès de nouveaux employeurs en appui avec les mesures fiscales annoncées récemment.

Service d'abonnement annuel aux nouveaux membres de Communauto

Service d'abonnement à la TRAM postale : Compte tenu de l'adhésion de plus de 1 500 clients, ce service d'abonnement postal se poursuit en 2007.

TRAM annuelle : L'AMT met en place, à l'automne 2006, une TRAM annuelle qui inclut un rabais de 8,33 % par rapport au coût de 12 titres mensuels. La TRAM annuelle est payable en 11 versements, le 12e titre étant gratuit et est offert par voie postale.

Gestion de la demande

Programme allégo : Depuis près de sept ans, l'AMT agit comme mandataire du MTQ et encadre le déploiement de la démarche allégo dans la région de Montréal. Ce programme rend disponible et fait la promotion sur les lieux de travail et d'études des choix de transports collectifs à la fois accessibles, rapides, attrayants et compétitifs à l'automobile en solo. Pour 2007, l'AMT entend publiciser et développer davantage la demande allégo auprès des employeurs et des maisons d'enseignement supérieur et collégial.

Politique d'intermodalité vélo/taxi/TC : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs par l'ajout notamment du nombre de stationnements pour vélos aux équipements métropolitains, de supports à vélos sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue et de parcs de vélos en libre-service.

Promotion des transports collectifs

Campagne de promotion des transports collectifs : Puisque l'impact de la publicité sur les modifications des comportements dépend de la répétition des messages, les organismes de transport poursuivent leurs efforts de promotion en 2007.

Campagnes de publicité ciblées pour les services offerts par l'AMT : En 2007, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs, les autobus express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des cartes mensuelles TRAM dans le cadre du programme de fidélisation en appui avec les mesures fiscales annoncées récemment.

Journée *En ville, sans ma voiture* au centre-ville de Montréal

TABLEAU 46
Soutien au développement, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Soutien au développement	3 000	100,0%	3 000	3 000	0	0,0%	0	+0,0%

9. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour 2007, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 6,4 M$, soit 1,6 % de plus que les prévisions 2006. Ces prévisions tiennent compte d'une augmentation d'effectifs et des augmentations salariales pour 2007 représentant une hausse des coûts de 0,1 M$ par rapport à la prévision 2006 (TABLEAU 47). Les dépenses de fonctionnement représentent 2,5 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

La hausse de 0,060 M$ des autres dépenses de fonctionnement par rapport au budget 2006 découle principalement de la hausse des coûts du loyer d'un montant de 0,050 M$, représentant 0,83 % de l'accroissement des autres dépenses.

Toutes les autres dépenses de fonctionnement demeurent au même niveau que la prévision 2006 et le budget 2006.

TABLEAU 47
Dépenses de fonctionnement de l'AMT, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
Rémunération et avantages sociaux	4 120	64,4%	4 025	3 780	95	+2,4%	340	+9,0%
Autres dépenses de fonctionnement								
- Honoraires professionnels	530	8,3%	575	520	(45)	-7,8%	10	+1,9%
- Promotion, publicité et information à la clientèle	500	7,8%	500	500	0	+0,0%	0	+0,0%
- Loyer et améliorations locatives	500	7,8%	450	450	50	+11,1%	50	+11,1%
- Immobilisations (mobilier et équipements)	150	2,3%	150	150	0	+0,0%	0	+0,0%
- Fournitures de bureau	300	4,7%	300	300	0	+0,0%	0	+0,0%
- Autres frais (note)	300	4,7%	300	300	0	+0,0%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**2 280**	**35,6%**	**2 275**	**2 220**	**5**	**+0,2%**	**60**	**+2,7%**
TOTAL	**6 400**	**100,0%**	**6 300**	**6 000**	**100**	**+1,6%**	**400**	**+6,7%**

Note : Les autres dépenses comprennent entre autres les frais d'assurances, les frais de formation, les frais de déplacement et de représentation. Le montant budgétisé en 2007 de 0,3 M$ représente un montant équivalent à celui de 2003.

* Données de l'ACTU 2004

10. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus commerciaux, les revenus d'intérêts, les frais d'administration de la SAAQ ainsi que le montant pour éventualités qui est affecté à un fonds de réserve (TABLEAU 48).

En 2007, les revenus commerciaux et autres sont estimés à 2,0 M$ par rapport à la prévision de 1,4 M$ en 2006, soit une augmentation de 0,6 M$ qui découle notamment de nouvelles ententes commerciales avec le secteur privé visant à offrir de nouveaux services complémentaires à la clientèle.

TABLEAU 48
Autres postes budgétaires, 2006-2007

(en milliers $)	BUDGET 2007		PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART B2007 - P2006		ÉCART B2007 - B2006	
REVENUS								
Revenus commerciaux et autres	2 000	100,0%	1 356	1 360	644	+47,5%	640	+47,1%
TOTAL	**2 000**	**100,0%**	**1 356**	**1 360**	**644**	**+47,5%**	**640**	**+47,1%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	1 000	43,5%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	1 300	56,5%	2 098	1 627	(798)	-38,0%	(327)	-20,1%
TOTAL	**2 300**	**100,0%**	**3 098**	**2 627**	**(798)**	**-25,8%**	**(327)**	**-12,4%**
ÉCART	**(300)**		**(1 742)**	**(1 267)**	**1 442**	**-82,8%**	**967**	**-76,3%**

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES MONTRÉAL/	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS TRAIN)		
		STATIONNEMENTS 2005	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	RÉSULTATS 2005	PRÉVISION 2006	VARIATION 2006/2005
Deux-Montagnes	12	8	382	5 496	7 668 900	7 844 700	2,6 %
Dorion-Rigaud	19	15	346	3 282	3 076 300	3 167 200	3,3 %
Blainville-Saint-Jérôme	7+3 [1]	5	181	2 593	1 977 600	2 145 900	8,5 %
Mont-Saint-Hilaire	6+1 [2]	6	121	2 368	1 357 600	1 420 000	3,1 %
Delson-Candiac	5+3 [1]	4	60	766	523 200	541 200	3,4 %
GRAND TOTAL	**69**	**38**	**1 096**	**16 386**	**16 143 300**	**15 098 800**	**2,5 %**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (MONTANTS/DESCENDANTS)		
	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	ACHALANDAGE AUTOS 2005	% D'OCCUPATION RÉS. 2005	% D'OCCUPATION PRÉV. 2006	RÉSULTATS 2005	PRÉVISION 2006	VARIATION 2006/2005
Deux-Montagnes	137	1 108	253 700	92 %	96 %	1 436 000	1 566 400	9,1 %
Grand-Moulin	37	275	51 900	91 %	98 %	435 500	455 900	4,7 %
Sainte-Dorothée	21	1 023	226 700	91 %	97 %	985 600	1 056 700	7,2 %
Île-Bigras	15	68	15 700	92 %	99 %	166 600	156 200	-6,2 %
Roxboro-Pierrefonds	51	776	165 700	85 %	100 %	1 517 100	1 543 700	1,8 %
Sunnybrooke	21	419	96 400	93 %	97 %	838 200	872 300	4,1 %
Bois-Franc	28	754	164 300	86 %	90 %	779 600	777 500	-0,3 %
Du Ruisseau	14	1 090	262 900	88 %	90 %	783 500	779 800	-0,5 %
Montpellier	14	-	-	-	-	635 200	621 900	-2,1 %
Mont-Royal	20	-	-	-	-	719 900	646 300	-10,2 %
Canora	14	-	-	-	-	369 200	332 500	-13,4 %
Gare Centrale [2]	-	-	-	-	-	6 651 400	6 912 200	3,9 %
TOTAL	**392**	**5 496**	**1 215 800**	**89 %**	**95 %**	**15 297 800**	**15 309 400**	**2,6 %**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	9	138	1 900	4 %	6 %	7 400	8 100	9,5 %
Hudson	7	36	6 100	67 %	69 %	18 800	32 300	71,8 %
Vaudreuil	14	321	56 200	87 %	76 %	153 200	256 500	67,4 %
Dorion	10	140	19 100	56 %	51 %	176 400	182 400	3,4 %
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	22	193	20 300	42 %	51 %	106 200	149 200	40,5 %
Île-Perrot	14	150	17 600	47 %	94 %	90 100	133 000	47,6 %
Sainte-Anne-de-Bellevue	28	336	60 200	71 %	58 %	243 400	176 600	-27,4 %
Baie-d'Urfé	15	72	13 200	73 %	80 %	73 600	75 000	1,9 %
Beaurepaire	30	39	7 900	100 %	100 %	127 000	144 700	13,9 %
Beaconsfield	79	465	111 900	96 %	90 %	724 300	701 500	-3,1 %
Cedar Park	22	27	7 200	100 %	100 %	205 700	213 500	3,8 %
Pointe-Claire	24	645	85 300	52 %	55 %	296 600	293 200	-1,5 %
Valois	14	119	17 300	60 %	95 %	235 800	243 000	3,1 %
Pine Beach	16	-	-	-	-	97 500	110 100	12,9 %
Dorval	8	402	80 900	80 %	73 %	304 300	250 600	-17,6 %
Lachine	20	-	-	-	-	196 700	233 100	3,3 %
Montréal-Ouest [1]	8	20	4 900	82 %	68 %	460 700	439 200	-4,7 %
Vendôme [1]	5	-	-	-	-	1 065 100	1 369 500	3,4 %
Lucien-L'Allier [1]	3	-	-	-	-	1 571 900	1 456 900	9,4 %
TOTAL	**346**	**3 092**	**508 600**	**67 %**	**68 %**	**6 152 400**	**6 324 000**	**3,0 %**
MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Blainville	26	582	122 100	83 %	85 %	413 000	409 400	-0,9 %
Sainte-Thérèse	55	664	142 600	85 %	93 %	538 800	610 800	13,4 %
Rosemère	39	401	76 600	84 %	84 %	430 600	457 800	6,3 %
Sainte-Rose	21	756	100 600	78 %	59 %	359 800	384 300	6,8 %
Saint-Martin	7	190	43 300	95 %	95 %	226 900	257 100	13,3 %
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	125 100	168 900	35,0 %
Parc	26	-	-	-	-	1 286 400	1 330 600	3,3 %
Montréal-Ouest [1]	-	-	-	-	-	42 200	68 500	62,3 %
Vendôme [1]	-	-	-	-	-	121 300	143 500	18,3 %
Lucien-L'Allier [1]	-	-	-	-	-	429 300	483 900	12,6 %
TOTAL	**191**	**2 593**	**364 100**	**63 %**	**80 %**	**3 988 600**	**4 291 800**	**8,5 %**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	14	444	74 300	66 %	70 %	238 100	286 500	11,9 %
McMasterville	29	460	68 700	61 %	64 %	296 600	295 900	-0,2 %
Saint-Basile-le-Grand	28	374	57 300	75 %	69 %	233 000	280 700	20,5 %
Saint-Bruno	14	555	68 700	49 %	48 %	252 900	248 600	-1,7 %
Saint-Hubert	14	225	44 800	79 %	100 %	140 800	166 100	18,0 %
Saint-Lambert	23	320	50 500	63 %	87 %	199 000	147 400	-25,9 %
Gare Centrale [2]	-	-	-	-	-	1 356 800	1 394 900	2,8 %
TOTAL	**131**	**2 368**	**364 100**	**63 %**	**69 %**	**2 715 000**	**2 880 200**	**3,1 %**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	5 900	31 %	44 %	9 600	34 300	257,3 %
Delson	14	110	14 100	51 %	17 %	56 900	40 200	-29,3 %
Saint-Constant	14	107	11 300	61 %	65 %	146 400	162 900	11,3 %
Sainte-Catherine	28	439	65 500	58 %	58 %	254 700	246 500	-3,2 %
LaSalle	4	-	100	4 %	-	62 500	51 700	-17,3 %
Montréal-Ouest [1]	-	-	-	-	-	34 100	33 000	-12,3 %
Vendôme [1]	-	-	-	-	-	207 600	228 700	10,2 %
Lucien-L'Allier [1]	-	-	-	-	-	274 900	287 700	4,7 %
TOTAL	**67**	**766**	**95 900**	**52 %**	**59 %**	**1 046 600**	**1 082 100**	**3,4 %**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 077**	**14 386**	**2 670 100**	**77 %**	**80 %**	**29 146 600**	**28 197 900**	**3,5 %**
GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA)								

[1] Gares communes aux lignes Dorion-Rigaud, Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac
[2] Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS AUTOBUS)		
		STATIONNEMENTS 2025	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	RÉSULTATS 2025	PRÉVISION 2026	VARIATION 2026/2025
Express Chevrier	3	1	15	1 974	716 422	873 623	22,3 %
Express Le Carrefour	11	1	35	476	257 460	289 733	12,5 %
GRAND TOTAL	**14**	**2**	**50**	**2 450**	**973 882**	**1 163 389**	**19,5 %**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (MONTANTS/DESCENDANTS)	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	RÉSULTATS 2025	VARIATION 2025/2024
Angrignon	4	23	6 860 730	-0,1 %
Brossard	4	38	2 060 600	-3,2 %
Côte-Vertu	3	21	10 789 120	+4
Henri-Bourassa Nord	3	30	6 572 250	3,7 %
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 329 400	-2,5 %
Le Carrefour	2	10	632 730	-4,2 %
Longueuil	5	55	11 121 220	-5,6 %
Radisson	3	17	3 807 230	-0,9 %
Repentigny	1	15	273 300	1,6 %
Centre-Ville	10	82	9 708 130	-2,1 %
Saint-Eustache	2	7	224 600	25,1 %
Sainte-Thérèse	2	14	856 120	5,1 %
Terrebonne	1	20	1 270 600	-2,9 %
TOTAL	**41**	**343**	**63 476 980**	**18,0 %**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,3	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,3
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	oui	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier	oui	6,3	0,3
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,2	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,3	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R116	-	1,2	1,3
R132/Montarville	-	2,3	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	9,3	6,2
Rue Sherbrooke Est	-	1,6	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,6
TOTAL		**83,6**	**71,1**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE AUTO	
	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	ACHALANDAGE AUTOS 2025	% D'OCCUPATION RÉS. 2005	% D'OCCUPATION PRÉV. 2026	PRÉVISION 2026	VARIATION 2026/2025
Angrignon	68	733	116 800	63 %	64 %	116 900	1,8 %
Brossard-Chevrier	15	1 974	261 200	52 %	66 %	319 200	22,1 %
Brossard-Panama	76	1 164	273 900	93 %	86 %	253 900	-7,3 %
Chambly	7	247	46 400	75 %	76 %	55 200	18,5 %
Châteauguay	14	350	63 700	72 %	73 %	65 200	2,3 %
De Montagne	15	125	11 900	38 %	47 %	14 900	25,2 %
Georges-Gagné	14	422	65 000	61 %	69 %	73 900	13,7 %
La Prairie	7	524	100 400	76 %	74 %	97 400	-2,5 %
Le Carrefour	35	478	11 200	9 %	8 %	9 700	-13,4 %
Longueuil	539	1 838	384 200	83 %	69 %	321 100	-16,4 %
Mercier	-	63	7 000	65 %	70 %	7 600	8,6 %
Namur	8	428	96 800	93 %	97 %	104 800	8,3 %
Radisson	14	527	128 800	97 %	100 %	134 700	4,6 %
Repentigny	19	268	35 100	75 %	55 %	37 300	6,3 %
Seigneuriat	25	125	12 500	43 %	37 %	11 600	-7,2 %
Saint-Eustache	31	28	2 300	65 %	69 %	2 500	8,7 %
Sainte-Julie	14	196	61 800	120 %	90 %	44 500	-28,0 %
Sherbrooke	-	326	41 700	51 %	44 %	36 100	-13,4 %
Terrebonne	27	716	123 200	74 %	80 %	140 600	9,2 %
TOTAL	**924**	**10 503**	**1 893 900**	**71 %**	**70 %**	**1 854 000**	**0,0 %**
	2 021	**24 000**	**4 524 000**	**76 %**	**75 %**	-	-

ANNEXE B

COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT

par sujet et en ordre alphabétique d'organisme

(en date du 3 novembre 2006)

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

ACIT

Dans un premier temps et en position de principe, il nous apparaît important de signifier notre appui aux commentaires que les CIT/OMITC/CRT membres de l'ACIT vous transmettent, notamment ceux concernant les voies réservées, les stationnements incitatifs, les accès aux terminus centre-ville, la tarification métropolitaine.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

D'autre part, en ce qui concerne plus spécifiquement le document budgétaire 2007, nous signifions notre satisfaction à l'effet que le taux de croissance du budget 2007 (2,9 %) soit dans les limites du taux d'indexation annuelle.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

RTL

Le RTL apprécie la présentation et le contenu du document budgétaire. Il est bien structuré et facile de consultation. Toutefois, tel que mentionné l'an dernier, il y aurait lieu d'ajouter dans tous les tableaux, les valeurs de l'année précédente (année 2005) afin de disposer des valeurs réelles servant de référence par rapport aux valeurs prévisionnelles (2006) et budgétaires (2007).

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Commentaire favorable au sujet de la présentation du document budgétaire.*

Ville de Montréal

Nous constatons qu'en raison de la prolongation des négociations régionales sur le financement du transport en commun et en l'absence des règles d'application de la politique québécoise du transport collectif ainsi que de la SOFIL, l'AMT a préparé le budget 2007 et le PTI 2007-2008-2009 dans la stricte continualité de ses orientations du transport en commun, cette approche est tout à fait compréhensible.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

HAUSSE TARIFAIRE

ACIT

Bien que ces indices représentent en mai 2006 une variation de 4 % et après consultation avec les représentants CIT/OMIT/CRT à votre comité des directeurs généraux, nous vous avisons que l'ACIT est d'accord avec une augmentation de 3 % de la grille tarifaire métropolitaine pour 2007.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *D'accord avec la recommandation de l'AMT d'appliquer une indexation de base de 3 % des tarifs mensuels métropolitains (TRAM) et TRAIN pour 2007 pour refléter notamment l'inflation et les nouvelles dépenses à être effectuées en matière de sûreté et sécurité.*
>
> *En accord également avec les ajustements additionnels suivants du tarif des zones 1, 2 et 3 :*
> - *une hausse supplémentaire de 1,0 % du tarif des zones 1 et 2 pour l'amener, d'ici 2008, à 115 % du tarif local (STM) en zone 1;*
> - *une augmentation additionnelle de 1 % du tarif des zones 1, 2 et 3 visant à réduire le rabais tarifaire métropolitain par rapport aux titres locaux pour atteindre un rabais de 25 % en 2007.*

CIT Vallée du Richelieu

La grille tarifaire proposée, avec augmentation moyenne de 3% pour les titres métropolitains 4 à 8, nous satisfait.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *D'accord avec la recommandation de l'AMT d'appliquer une augmentation moyenne de 3 % pour les titres métropolitains TRAM 4 à 8.*

RTL

Le RTL est favorable à l'indexation de 4 % des titres de transport métropolitain dans la zone 3. Cette hausse intègre une indexation annuelle d'environ 3,0 % selon l'IPC et l'IPT et de 1,0 % pour la diminution progressive du rabais tarifaire en zone 3.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *D'accord, voir position de l'AMT, ci-dessous, en réponse aux commentaires de l'ACIT sur le même sujet.*

Le RTL est disposé à admettre un statu zone 5 pour la ville de Saint-Bruno-de-Montarville dans la mesure où il est compensé complètement afin de pouvoir rembourser les résidants de cette ville pour l'écart de prix entre le coût d'une TRAM 5 et celui d'une TRAM 3. Puisque le ministère des Transports du Québec a déjà annoncé en 2005, par décret, son désengagement progressif en 2006 et 2007, le RTL demande à l'Agence métropolitaine de transport pour 2007 de compenser le manque à gagner afin de rembourser en totalité l'écart de prix aux résidants de Saint-Bruno-de-Montarville.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Depuis l'élargissement de l'intégration tarifaire en 1998, la ville de Saint-Bruno-de-Montarville est en zone 5. La décision de rembourser les résidants de Saint-Bruno-de-Montarville relève du MTQ. De plus, aucune raison ne justifie le financement par l'AMT de la mesure exceptionnelle mise en place par le MTQ et le RTL et qui consiste à offrir aux résidants de Saint-Bruno-de-Montarville un rabais qui n'est pas offert ailleurs dans la région.*

De plus, le RTL a procédé, en 2005, à l'harmonisation de la tarification locale faite sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Longueuil. Dans le cadre du projet carte à puce prévu en 2006, le RTL désire appliquer une tarification uniforme sur tout son territoire et ainsi, faciliter le contrôle de la perception et la gestion des équipements.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Afin d'assurer un financement adéquat des services dans ce secteur et de maintenir la cohérence du système tarifaire dans ce secteur et de ne pas apporter d'interventions non réversibles, il est recommandé de préserver le statu quo actuel, soit le maintien de la ville de Saint-Bruno-de-Montarville en zone 5.*

Pour ces raisons, le RTL considère qu'il serait approprié qu'une tarification uniforme soit appliquée sur l'ensemble de son territoire. En conséquence, le RTL demande l'application du titre TRAM 3 pour les déplacements métropolitains de son territoire.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Même si le MTQ ne compensait pas le RTL sur la base des principes d'équité entre les usagers (tarif lié à la distance parcourue) et d'efficience pour les organismes (revenus tarifaires suffisants) qui définissent les zones tarifaires métropolitaines, aucune raison propre au système tarifaire ne justifie de changement de zone pour la ville de Saint-Bruno-de-Montarville qui demeure en zone 5. Toutefois, la tarification locale des services d'autobus sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Longueuil relève de la compétence exclusive du RTL.*

STL et Ville de Laval

La STL et la Ville de Laval sont satisfaites des tarifs 2007 proposés dans votre document, lesquels correspondent à une hausse de base de 3 % des tarifs actuels. Cette hausse nous apparaît adéquate puisqu'elle correspond à l'indice des prix du transport au Québec, qui s'établit à 2,9 % en août 2006, est et même supérieure à l'indice des prix à la consommation (Montréal), pour le mois d'août qui est de 1,5 %.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *D'accord, voir position de l'AMT en réponse aux commentaires de l'ACIT sur le même sujet.*

STM

La grille tarifaire déposée table sur une hausse de 3 %, et ce, en conformité avec vos orientations de fixer les hausses tarifaires sur les principaux indices, soit l'indice du prix à la consommation et l'indice des prix du transport. À prime abord, l'indexation proposée ne semble pas correspondre à la conjoncture actuelle. D'ailleurs, les dernières données publiées par Statistique Canada au mois d'août indiquent des hausses supérieures à celles utilisées lors de l'élaboration de votre proposition budgétaire.

▸ **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Pour 2007, l'AMT a retenu une indexation de base de 3,0 % des tarifs mensuels métropolitains (TRAM) et TRAIN. Cette hausse de base de 3 % des tarifs actuels correspond à l'indice des prix du transport au Québec, qui s'établit à 2,9 % en août 2006, et est même supérieure à l'indice des prix à la consommation (Montréal), pour le mois d'août qui est de 1,5 %.*

Après une baisse de 0,8 % de l'achalandage des organismes de transport de la région de Montréal pour 2004 et une hausse de 0,7 % pour 2005, la direction de l'AMT vise à favoriser un accroissement de l'achalandage pour 2007.

L'AMT propose ainsi une stratégie favorable à la hausse d'achalandage pour 2006-2007. Pour préserver un financement suffisant et efficace des services TC, l'AMT propose d'ailleurs de maintenir les grandes orientations du système tarifaire métropolitain, notamment la tarification zonale et les rabais offerts aux tarifs intermédiaires (20 %) et réduits (40 %).

Quant au rattrapage du rabais tarifaire de 1 % en zones 1, 2 et 3 et à l'écart de prix de 115 % avec la CAM de la STM et la TRAM en zone 1, la STM appuie le maintien des orientations fixées. Cependant, si l'on considère l'ampleur de nos besoins financiers pour 2007 et de la mise en place de vos stratégies annoncées de fidélisation, nous croyons que l'écart sera mince entre notre carte mensuelle et la TRAM en zone 1.

Toutefois, sans connaître l'ampleur de vos besoins financiers pour le prochain exercice financier, nous croyons que la présente proposition de grille tarifaire 2007 devrait être ajustée afin de considérer les éléments indiqués.

▸ **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Les stratégies annoncées de fidélisation de l'AMT n'ont aucun impact sur la tarification des titres de transport métropolitain. Avec l'achat de 11 cartes par les adhérents au programme, l'implantation du projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs s'est traduite, pour l'ensemble des organismes de transport, par un accroissement des recettes provenant des usagers.*

L'écart actuel, en 2006, du tarif de la carte mensuelle (CAM) et de la TRAM 1 est de 8,00 $, soit 71,00 $ (TRAM 1) moins 63,00 $ (CAM). Pour 2007, le tarif de la TRAM 1 sera de 74,50 $, alors pour maintenir l'écart de 115 % entre la tarification de ces deux titres, le tarif de la CAM devrait donc se situer aux alentours de 65,00 $ représentant une hausse de 3,2 % par rapport au tarif de 2006.

Ville de Longueuil

Pour faire suite à votre lettre du 7 septembre dernier relatif au projet de grille tarifaire des titres de transport métropolitain 2007, nous vous référons à la lettre à cet effet, préparée par le Réseau de transport de Longueuil.

▸ **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Voir position de l'AMT en réponse aux commentaires du RTL sur le même sujet.*

Ville de Mirabel

Le conseil municipal de la Ville de Mirabel juge insuffisant le tarif proposé pour l'usager qui représente 28 % des frais d'exploitation alors qu'il devrait représenter au moins 40 % de ces frais.

▸ **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Le ratio d'autofinancement représente la part des recettes des usagers par rapport au total des dépenses d'exploitation. Selon la prévision budgétaire 2006, le ratio d'autofinancement moyen pour les cinq lignes de trains de banlieue est de 48,4 %, tandis que le ratio d'autofinancement moyen des deux autobus express métropolitains est de 50,9 %. Fait à souligner, pour la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, le ratio d'autofinancement prévu est de 60,0 % en 2007 par rapport à 42,5 % lors de l'année qui a suivi sa mise en service en 1998.*

Ville de Montréal

Étant donné que la situation financière de la STM apparaît problématique et que l'adoption de la grille tarifaire régionale conditionne en partie l'augmentation des tarifs que pourrait adopter la STM, nous pensons qu'une hausse de 3 % serait insuffisante. Nous suggérons que l'augmentation de la grille tarifaire n'excède pas toutefois l'indice du prix du transport.

Une hausse supérieure à 3 % apparaît justifiée au vu des dépenses en hausse dans le secteur du transport en commun et compte tenu notamment du coût de l'essence. Une telle hausse ne devra cependant pas constituer un frein au développement du transport en commun.

▸ **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Voir position de l'AMT en réponse aux commentaires de la STM sur le même sujet.*

Ville de Sainte-Julie

Nous acceptons la grille tarifaire des titres de transport métropolitain 2007, que vous nous avez fait parvenir en début de septembre 2006.

Le Comité de transport en commun s'est penché sur le dossier et nous considérons que les augmentations sont raisonnables, vu l'augmentation du coût de carburant et des autres coûts fixes reliés au transport, même si cette augmentation est légèrement supérieure au taux d'inflation déclaré.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *D'accord, voir position de l'AMT en réponse aux commentaires de l'ACIT sur le même sujet.*

Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

Depuis plusieurs années, la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville est incluse dans la zone tarifaire 5. Je souhaite porter à votre attention les faits suivants et demander une révision de zone de tarification faisant passer Saint-Bruno de la zone 5 à la zone 3 avec le tarif afférent à la zone 3.

Premièrement, Saint-Bruno est considérée par le gouvernement du Québec comme faisant partie de la première couronne de Montréal et les villes de la première couronne sont considérées aux fins de la tarification en zone 2 ou 3.

Deuxièmement, depuis janvier 2002, Saint-Bruno fait partie de l'agglomération de Longueuil et toutes les villes de l'agglomération de Longueuil, sauf Saint-Bruno, sont dans la zone de tarification 3. De plus, le territoire de la ville de Saint-Hubert s'étend lui aussi au sud de l'autoroute 30 et le tarif du transport en commun sur le territoire de Saint-Hubert est tarifé en zone 3.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La configuration des zones tarifaires métropolitaines fixe les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu et d'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues. Cette configuration influence aussi le comportement des usagers (évasion tarifaire associée aux phénomènes de glissement) et, par voie de conséquence, l'organisation du système tarifaire (recettes perçues).*
>
> *La requête de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville consiste à adopter un principe de tarification uniforme au niveau municipal et de tarification zonale au niveau métropolitain. Compte tenu de la dimension importante du territoire de l'agglomération de Longueuil, le transfert de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville est à l'encontre des objectifs poursuivis qui sont d'assurer une équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu et de maintenir l'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues.*

Finalement, à l'analyse de l'ensemble des municipalités faisant partie de la zone 3, il est évident que les municipalités de Sainte-Dorothée, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sainte-Rose sont plus distantes de la Ville de Montréal que la municipalité de Saint-Bruno et elles sont pourtant considérées dans la zone tarifaire 3.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Par rapport à ses voisins immédiats, telles les villes de Sainte-Julie, Saint-Basile-le-Grand, Chambly et Carignan, la ville de Saint-Bruno-de-Montarville est située à une distance comparable du centre-ville.*

À partir de ces trois constatations et pour des motifs d'équité envers les citoyens de Saint-Bruno, nous vous demandons de reconsidérer la grille de tarification pour la municipalité de Saint-Bruno et de la reclassifier à juste titre dans la zone tarifaire 3.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Afin d'assurer un financement adéquat des services dans ce secteur et de maintenir la cohérence du système tarifaire dans ce secteur et de ne pas apporter d'interventions non réversibles, il est recommandé de préserver le statu quo actuel, soit le maintien de Saint-Bruno-de-Montarville en zone 5.*

Ville de Terrebonne

Nous avons pris connaissance du projet de grille tarifaire des titres de transport métropolitain 2007 et l'augmentation proposée variant de 3,1 % à 3,3 % reflète en partie l'augmentation de l'IPC et de l'IPT et somme toute, est conforme à notre réalité économique.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *D'accord, voir position de l'AMT en réponse aux commentaires de l'ACIT sur le même sujet.*

MÉTRO À LAVAL

STL

Avec l'arrivée du métro à Laval, en 2007, l'ouverture de la gare Concorde devait entraîner le déménagement de la gare St-Martin plus au nord sur le territoire lavallois. L'effondrement du viaduc de la Concorde a entraîné plusieurs mesures d'atténuation dont l'ouverture de la gare Vimont, en octobre 2006. Sans les mesures d'atténuations mises en place par l'AMT, cette gare n'aurait dû ouvrir qu'au moment de la fermeture de la gare St-Martin.

Étant donné le caractère exceptionnel des circonstances qui ont menées au devancement d'ouverture de la gare Vimont, la STL demande de reporter, à l'ouverture du métro, l'ajout d'une gare dans la formule de partage des coûts de la ligne de train Montréal/Blainville-St-Jérôme. Il s'agit d'une mesure exceptionnelle pour une situation de transition. La chute du viaduc entraînera des coûts importants pour la STL et, cela jusqu'à la reconstruction de cette infrastructure en 2007; il ne nous semble pas opportun de pénaliser encore davantage la STL par une redistribution prématurée des charges entre les municipalités des trois tronçons de ce train.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Dû aux circonstances exceptionnelles, l'ajout de la gare de Vimont n'a pas été pris en compte dans la formule de partage des coûts de la ligne de trains Montréal/Blainville– Saint-Jérôme.*

ZONES TARIFAIRES

ACIT

L'optimisation et l'évaluation des zones tarifaires proposées pour 2007 à même la mise sur pied d'un comité ¨ad hoc¨ nous apparaît une initiative à souligner, tout en souhaitant que l'exercice puisse mener à l'unification zonale métropolitaine, particulièrement dans la perspective, à court terme, de la mise en place des équipements informatisés de vente et de perception qui eux permettront de régulariser l'application des zones tarifaires métropolitaines.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *En accord avec la recommandation de l'AMT. En 2007, le comité tarifaire procédera, avec ses partenaires, à une évaluation et, le cas échéant, à une optimisation des zones tarifaires métropolitaines.*

CIT Laurentides

La redéfinition de la frontière 5 et 6 à Sainte-Thérèse sera très appréciée par nos étudiants du Cegep Lionel-Groulx.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

L'initiative de l'AMT de mettre sur pied en 2007 un comité de travail pour l'évaluation et l'optimisation des zones tarifaires est un élément très positif afin de rétablir l'équité entre les zones et les AOT. Ces réajustements pourraient également aider au financement métropolitain.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

CIT Vallée du Richelieu

Encore cette année, nous suggérons qu'une modification de la structure tarifaire sur le territoire des Sociétés (STM, RTL et STL) devrait être envisagée afin de respecter la règle de distance parcourue déjà établie, telle qu'appliquée dans les autres AOT.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La structure tarifaire métropolitaine en zones 1, 2 et 3 s'arrime au cadre d'intégration tarifaire qui existait lors de l'élargissement aux territoires des couronnes nord et sud en 1998. Cette structure a toutefois été progressivement bonifiée afin de mieux y intégrer le réseau de trains de banlieue et distinguer dorénavant les zones tarifaires sur le territoire de l'île de Montréal.*

Nous sommes heureux de voir qu'une évaluation de l'impact de l'optimisation des zones tarifaires métropolitaines se fera en 2007.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *En accord avec la recommandation de l'AMT de mettre sur pied un comité de travail afin de procéder à une évaluation et, le cas échéant, à une optimisation des zones tarifaires métropolitaines.*

RTL

Le RTL est déçu de ne pas voir d'autres ajustements sur les zones tarifaires du train de banlieue Dorion-Rigaud. Ces ajustements permettraient d'accroître le ratio d'autofinancement de ce train. Il y aura lieu de poursuivre les ajustements débutés en 2006 au cours des prochaines années afin que la tarification des gares dans la MRC Vaudreuil-Soulanges vienne graduellement rejoindre les zones 7 et 8.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La définition des zones dans le secteur Vaudreuil-Soulanges est arrimée progressivement aux conditions métropolitaines et tient compte de la définition des zones tarifaires sur l'île de Montréal.*

Le RTL est disposé à participer au comité de travail que l'AMT mettra en place en 2007 afin de procéder à une évaluation et à une optimisation des zones tarifaires métropolitaines.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Les représentants du RTL seront invités à participer aux travaux du comité de travail.*

Ville de Montréal - Arrondissement Saint-Laurent

Nous maintenons notre demande d'inclure les gares Du Ruisseau et Bois-Franc de l'arrondissement de Saint-Laurent dans la zone 1, à partir de l'année 2007.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *En 2001, les gares Bois-Franc et Du Ruisseau sont passées de la zone 1 à la zone 2. Cet ajustement à la structure tarifaire de la ligne Deux-Montagnes visait à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice et à améliorer le ratio d'autofinancement de la ligne.*
>
> *Par ailleurs, compte tenu de sa localisation géographique, l'arrondissement Saint-Laurent est situé en zone 2, à l'exception d'une petite portion située au sud du boulevard Côte-Vertu. Il est à noter que les utilisateurs de la gare Du Ruisseau proviennent à plus de 88 % de Laval et de ses environs. Mettre un tarif en zone 1 amènerait de plus une pression supplémentaire au stationnement qui est déjà à pleine capacité.*

EXPRESS MÉTROPOLITAINS

ACIT

L'intervention de l'AMT dans ce champ d'activité devrait prendre en compte les projets similaires des CIT/OMIT/CRT qui prévoient aussi des interventions similaires dans la cadre du fonds vert gouvernemental. Dans ce même ordre d'idées et relativement aux interventions à mettre de l'avant pour développer de nouveaux services, nous demandons à l'AMT de prévoir des rencontres permettant de cibler de nouveaux services à mettre en place.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *À votre demande, l'AMT mettra sur pied un comité de travail avec les partenaires concernés afin de coordonner et d'harmoniser les mesures d'amélioration de l'offre de services dans le cadre de la nouvelle Politique québécoise des transports collectifs.*

RTL

Le RTL est très favorable au maintien des titres locaux du RTL sur l'express Chevrier. L'AMT a corrigé une iniquité tarifaire en 2006, en permettant aux clients-usagers utilisant uniquement l'express de bénéficier du tarif local du RTL.

▸ ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

STL

La STL est intéressée à poursuivre les discussions actuellement en cours avec l'AMT au sujet de l'Express Saint-Eustache afin de statuer rapidement sur l'intérêt de ce projet lorsque les règles gouvernementales seront connues. À notre avis, la mise en place de cet express devrait être coordonnée avec l'ouverture du métro à Laval.

▸ ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *À votre demande, l'AMT mettra sur pied un comité de travail avec les partenaires concernés afin de coordonner et d'harmoniser les mesures d'amélioration de l'offre de services dans le cadre de la nouvelle Politique québécoise des transports collectifs.*

SUPPORTS À VÉLOS

CIT Vallée du Richelieu

Puisque l'A.M.T. souhaite poursuivre son développement de l'intermodalité par l'ajout de stationnements pour les vélos aux équipements métropolitains, le C.I.T. demande d'ajouter aux trois (3) gares de son territoire des supports à vélos afin de favoriser les demandes croissantes d'usagers pour ce type d'équipement.

▸ ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *D'accord, l'AMT est disponible pour discuter de la mise en place de supports à vélos aux trois gares du territoire du CIT Vallée du Richelieu.*

MRC Les Moulins

Nous demandons à l'AMT d'ajouter des places pour les vélos au stationnement incitatif de Terrebonne afin de permettre l'intermodalité vélo-bus.

▸ ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *D'accord, l'AMT est disponible pour discuter de la mise en place de supports à vélos à ce stationnement. Fait à noter, le soutien au développement au budget d'exploitation 2007 prévoit une enveloppe budgétaire pour le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs par l'ajout, notamment, du nombre de stationnements pour vélos aux équipements métropolitains.*

STL

Vous réitérez votre intérêt à poursuivre le développement de l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif en favorisant notamment l'installation de supports à vélo sur les autobus. Comme nous vous l'avons souligné lors de vos deux exercices budgétaires précédents, la STL serait intéressée à installer ces supports sur ses véhicules. Nous souhaitons que le soutien de l'AMT permette de compléter les subventions prévues dans le nouveau programme d'aide du MTQ.

▸ ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *D'accord, l'AMT est disponible pour discuter de la mise en place de supports à vélos à ce stationnement.*

Fait à noter, le soutien au développement au budget d'exploitation 2007 prévoit une enveloppe budgétaire pour le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs par l'ajout, notamment, du nombre de stationnements pour vélos aux équipements métropolitains.

PANNEAUX D'ARRÊT

STL

Avec l'arrivée du métro à Laval, la STL devra remplacer l'ensemble de ses 2,425 arrêts d'autobus. La STL aimerait pouvoir bénéficier du programme d'aide à l'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *D'accord, des fonds sont disponibles au budget du soutien au développement pour financer l'harmonisation des panneaux.*

AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

CIT Laurentides

Comme les AOT paient 40% des coûts d'exploitation plutôt que le déficit de leur ligne, nous estimons qu'il serait équitable que tous les surplus, même ceux créés par l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire et l'aide à l'intégration tarifaire, soient retournés aux AOT.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Le surplus d'une ligne de trains de banlieue est l'excédent de la somme des revenus provenant des usagers et des contributions municipales sur les dépenses d'exploitation et de gestion. Tout excédent est remboursé aux villes desservies et ayant contribué au financement de la ligne de trains de banlieue.*
>
> *L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire et l'aide à l'intégration tarifaire inscrites comme revenus d'une ligne de trains représentent une portion du déficit résiduel financée par les remises gouvernementales provenant des automobilistes. À ce titre, ces montants ne créent pas un surplus et, par conséquent, ne peuvent être remis aux villes contribuant au financement des coûts d'exploitation et de gestion d'une ligne de trains.*

RTL

Afin de compenser le manque à gagner dû à l'intégration tarifaire et de répondre à une demande traditionnelle du RTL et de plusieurs autres AOT, le RTL demande à l'AMT de verser le montant disponible de 3,7 M$ en 2007 au prorata du manque à gagner de chacune des AOT.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *L'actuelle aide à l'intégration tarifaire ne vise pas à compenser le rabais de l'intégration tarifaire. Cette mesure vient corriger un déséquilibre du système de partage des recettes métropolitaines qui pénalisait certaines AOT. Cette nouvelle aide fait en sorte que chaque AOT percevra progressivement sur une période de trois ans, au moins 75% de la recette de son titre de transport local.*

STL

Depuis 2005, l'AMT redistribue les surplus des lignes de train de banlieue entre les municipalités qui en assument 40% des coûts d'exploitation. Par contre, dans le calcul du surplus à redistribuer aux municipalités, l'AMT omet d'inclure les aides versées aux lignes de train. Pourtant, dans le budget de l'AMT, ces aides figurent au poste des revenus. La STL souhaite donc que l'AMT soit cohérente dans le calcul du surplus à redistribuer aux villes et adopte la même formule que celle qui permet d'afficher des surplus d'exploitation dans son document budgétaire.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Voir position de l'AMT en réponse aux commentaires du CIT Laurentides sur le même sujet.*

STM

La STM est satisfaite de la majoration de 75% de l'aide à l'intégration tarifaire. Cependant, il est à noter, que même avec un déplafonnement complet, l'AMT ne verserait qu'environ 25% du manque à gagner total soit près de 10 M$ pour la STM.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

AIDE MÉTROPOLITAINE DE BASE

ACIT

L'ACIT constate avec satisfaction la croissance des aides pour ce qui concerne les CIT/OMIT/CRT (rabattement aux trains, aide aux réductions tarifaires et à l'intégration tarifaire).

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

Nous réitérons notre demande à l'effet que l'aide aux passagers réseaux autobus s'appliquent aux usagers autobus CIT/OMIT/CRT qui effectuent des déplacements métropolitains sur deux réseaux ou plus indépendamment de l'utilisation de voie réservée.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *L'AMT analysera diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2008. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service. La proposition de l'ACIT concernant la notion des déplacements métropolitains sera évaluée dans le cadre de cet examen.*

CIT Laurentides

L'AMT entend examiner de nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine. Nous estimons que la définition même devrait être changée. En effet, cette aide ne devrait pas être versée à ceux qui passent sur les voies réservées, mais à tous les déplacements métropolitains, c'est-à-dire qui traversent plus d'un réseau.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Le comité mis en place pour examiner de nouvelles méthodes de calcul de l'aide métropolitaine évaluera la proposition du CIT Laurentides.*

RTL

Tel que mentionné ci-après, le RTL ne peut être en accord avec la proposition de l'AMT d'augmenter le pourcentage d'aide au réseau dont les autobus se rabattent aux trains de banlieue. Selon le RTL, l'AMT ne dispose pas actuellement des ressources nécessaires lui permettant d'augmenter cette aide.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *L'AMT a les ressources nécessaires puisqu'elle présente un budget en équilibre pour 2007, incluant l'introduction progressive de cette nouvelle aide au rabattement des trains de banlieue.*
>
> *L'aide au rabattement représente une aide métropolitaine versée par l'AMT aux organismes de transport au regard de leur apport au réseau de transport métropolitain.*
>
> *Cette aide est mise en place progressivement. Pour 2007, cette aide financière est plafonnée à 0,4 M$, soit 75 % du montant total prévu réduisant ainsi l'impact de cette aide sur l'équilibre budgétaire de l'AMT.*

L'AMT souligne le fait qu'elle désire examiner de nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine à partir de 2008. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service. Dans ce contexte, il demeure primordial pour le RTL de participer à l'élaboration des nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Les AOT seront invitées à participer aux travaux du comité mis en place pour analyser diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2008.*

STM

Aide au Métro : révision minimale de 0,4 M$

La STM demande une révision de la prévision de l'achalandage métro, et par conséquent, l'aide métropolitaine s'y rattachant. Selon ses estimés, le montant à prévoir pour cette aide, devrait être majorée d'au moins 440 K$ (1%) de plus par rapport au montant indiqué dans la présente proposition budgétaire.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Le plafond de l'aide métropolitaine pour 2007 pour le métro a été établi en fonction de l'achalandage prévu pour 2006 et devrait suffire pour couvrir l'achalandage estimé pour 2007.*

Priorité à l'indexation des aides en place depuis 1996

La STM réitère de nouveau, son désir d'indexer les aides métropolitaines (0,20 $/déplacement-métro et 0,50 $/déplacement-autobus) qui n'ont jamais fait l'objet d'ajustement depuis 1996.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande.*

La STM est consciente que les montants de base (1,5¢ du litre et 30$ frais d'immatriculation) des remises gouvernementales n'ont pas été indexés. Cependant, il n'en demeure pas moins que les recettes financières de l'AMT ont augmenté depuis 1996. Ses revenus nets provenant des automobilistes sont passés de 82,3 M$ en 1996 à 101,3 M$ en 2007 soit une hausse de 19 M$ ou 23% depuis 10 ans. Comme les organismes de transport doivent faire face à des augmentations des coûts d'exploitation et d'immobilisations au cours des prochaines années, l'AMT doit privilégier ses remises gouvernementales aux aides existantes.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Plus de 101,3 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région est prévu au budget 2007, en hausse de 19,0 M$, soit un accroissement de 23,1 % depuis 1996.*

Ville de Montréal

Les demandes que la Ville de Montréal a faites depuis de nombreuses années d'indexer les taux de base de l'aide au métro resteront donc encore insatisfaites. Pendant le même temps, des accroissements de ressources précieuses sont attribués à d'autres programmes et à l'amélioration des services de trains et d'autobus régionaux.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande.*
>
> *Par ailleurs, plus de 101,3 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région sont prévus au budget 2007, en hausse de 19,0 M$, soit un accroissement de 23,1 % depuis 1996.*

AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE

RTL

Le RTL appuie favorablement l'augmentation de 7,3 à 7,9 M$ du plafond pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire qui permettra aux AOT de recevoir pleine compensation.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

AIDE – VOIE RÉSERVÉE PIE-IX : MESURE COMPENSATOIRE DE L'AIDE (0,5 M$ EN 2007)

STM

Concernant l'aide pour la voie réservée Pie-IX, en attendant l'implantation de la nouvelle voie en site propre, la STM demande que l'AMT maintienne son aide transitoire à ce service métropolitain jusqu'à la mise en place de la solution permanente. Pour 2007, nous estimons qu'un montant de 500 K$ devrait être inclus dans la présente proposition budgétaire.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Si les états financiers vérifiés de 2007 affichaient un surplus, à ce moment les partenaires seront consultés pour évaluer différents scénarios d'affectation de ce surplus.*

RÉVISION DES AIDES MÉTROPOLITAINES

STM

L'Agence mentionne sa volonté de revoir le mode de partage des aides métropolitaines dès 2008. La modification des méthodes de partage ajoute un niveau d'incertitude encore plus élevé quant à la permanence et à la suffisance des aides métropolitaines. Au lieu de procéder à une révision, la STM souhaite que l'AMT solutionne la problématique de stagnation de ses sources gouvernementales.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Les AOT seront invitées à participer aux travaux du comité mis en place pour analyser diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2008.*

TRAINS DE BANLIEUE - MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

CIT Vallée du Richelieu

Évidemment, le C.I.T. est déçu du retrait de la remise de la ristourne suite à la permanence de la ligne (perte de revenus de l'ordre de 400 000 $), étant donné la hausse de 30,4% sur cette même ligne.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Puisque les objectifs établis pour les indicateurs de performance suivants ont été atteints, soit environ 45,0 % d'autofinancement et 70,0 % de nouveaux usagers, l'AMT considère permanent le service de trains à compter du 1er juillet 2007.*

RTL

Le RTL est d'avis que l'AMT ne devrait pas payer pour les coûts de location des locomotives qui augmentent les coûts d'exploitation et donc la contribution municipale aux trains de banlieue. Cette situation est inéquitable comparativement aux autres lignes de train dont les coûts d'acquisition ou de rénovation de locomotives sont assumés à même le fonds d'immobilisation de l'AMT.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Selon les normes comptables généralement reconnues au Canada, le coût de location d'un bien doit être considéré comme une dépense d'exploitation contrairement à une dépense d'immobilisations lors de l'acquisition d'un bien. Par conséquent, 40 % du coût de location des locomotives sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire sont facturés aux villes desservies.*

Le RTL est d'avis que la ristourne versée aux municipalités desservies doit demeurer tant et aussi longtemps que la gare de Saint-Hubert ne sera pas officiellement permanente.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Les objectifs établis pour les indicateurs de performance suivants ont déjà été atteints : près de 45,0 % d'autofinancement et 70,0 % de nouveaux usagers. Par conséquent, l'AMT a retenu comme hypothèse budgétaire de considérer permanent le service de trains de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire à compter du 1er juillet 2007.*

PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES

CIT Vallée du Richelieu

La méthode utilisée pour le partage des recettes métropolitaines est d'application complexe et, de façon globale, beaucoup moins avantageuse pour le C.I.T.V.R. surtout depuis la mise en place de mesures pour privilégier l'utilisation du train de banlieue.

> **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Pour le CIT Vallée du Richelieu, la part des recettes métropolitaines et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est passée de 1,396 M$ au budget 2005 à 1,800 M$ au budget 2007, soit une augmentation de 0,404 M$, ce qui correspond à un accroissement de 28,9 % depuis 2005.*

Depuis 2005, le CIT Vallée du Richelieu a reçu une part accrue des recettes métropolitaines et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

La méthode utilisée pour le partage des recettes métropolitaines est donc avantageuse pour le CITVR.

Nous sommes également satisfaits de voir qu'une analyse d'une nouvelle méthode de calcul du versement de l'aide métropolitaine, axée sur des normes de performance et de qualité de services, sera réalisée cette année.

► ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

STM

Indexation du montant fixe de base lors du partage des recettes

La STM souligne sa satisfaction à l'égard de l'indexation de 18,50 $ à 19,00 $ en 2007 de la portion fixe attribuable au partage selon l'achalandage.

► ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord, avec la recommandation de l'AMT.*

La STM croit que cette portion fixe pourrait être davantage majorée afin de se rapprocher de la cible de 20 % d'une TRAM 3 au tarif ordinaire.

► ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Conformément à la recommandation du comité tarifaire, le montant fixe de base est indexé selon l'IPC utilisé pour l'indexation des tarifs, et ce, depuis 2003.*

Prolongement du métro à Laval: montant minimum de 5,8 M$

L'AMT considère dans sa proposition budgétaire une tarification basée sur la TRAM pour les nouvelles stations de métro à Laval. Selon les montants avancés, la STM devrait recevoir des recettes additionnelles de 5,8 M$ sur une base annuelle. Les différents tableaux du document budgétaire ne permettent pas d'isoler cette information.

Advenant l'application d'un tel scénario, la STM devra avoir l'engagement que ce montant lui sera effectivement versé et représente un minimum.

► ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *L'arrivée du métro à Laval, en juillet 2007, générera une hausse nette prévue des recettes métropolitaines de 3,4 M$ représentant un accroissement des recettes de 5,8 M$ par la STM.*

Depuis 1996, les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Comme en 2006 et sur recommandation du comité tarifaire métropolitain, les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux.

Par conséquent, advenant l'application d'un tel scénario, la STM devra recevoir ce montant de 5,8 M$ si les prévisions budgétaires des recettes métropolitaines s'avérait exactes.

RÈGLE DE FINANCEMENT

Ville de Montréal

Nous réitérons par ailleurs l'idée que la règle de financement qui attribue la contribution des automobilistes uniquement au financement des déplacements métropolitains devrait être révisée afin de permettre le financement des services locaux de transport en commun.

► ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *L'AMT analysera diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2008. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service. La proposition de la Ville de Montréal de financer des services locaux de transport en commun sera évaluée dans le cadre de cet examen.*

FACTURATION DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

ACIT

Du point de vue de l'ACIT, il est urgent d'accroître les facilités du terminus au centre-ville au bénéfice notamment des CIT dont les services s'y destinent.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Plusieurs mesures sont inscrites au PTI 2007-2008-2009 afin d'accroître les facilités du TCV.*

En prenant en compte la croissance des facturations des équipements métropolitains depuis 3 ans, soit 5%/année, nous pensons qu'il y a lieu d'en fixer les limites. Le comité tarifaire pourrait être le bon endroit pour en discuter

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *L'opportunité d'établir un plafond de la facturation des équipements métropolitains sera examinée au comité tarifaire au cours de l'année 2007.*

CIT Laurentides

La facturation des équipements métropolitains passera de 10% à 15%. À la création de l'AMT, il avait été dit que l'utilisation des équipements métropolitains (terminus) serait sans frais. Depuis, la facture est passée de 5% à 10% à 15%, il faudrait sûrement y mettre un plafond.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Au besoin, la Loi sur l'AMT prévoit une telle facturation des équipements métropolitains afin d'équilibrer son budget. Par ailleurs, cette facturation vise également une utilisation rationnelle des équipements par les AOT et à financer le maintien en bon état des équipements.*

RTL

Le RTL est en total désaccord avec la proposition budgétaire de l'AMT d'augmenter cette contribution à 15 % pour l'année 2007, suite à l'augmentation à 10 % en 2006.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Au besoin, la Loi sur l'AMT prévoit une telle facturation des équipements métropolitains afin d'équilibrer son budget. Par ailleurs, cette facturation vise également une utilisation rationnelle des équipements par les AOT et à financer le maintien en bon état des équipements.*

TERMINUS HENRI-BOURASSA NORD

STL

La STL demande que, par souci d'équité et de cohérence, le taux facturé par quai, pour le terminus Henri-Bourassa nord, soit le même que celui utilisé pour Henri-Bourassa sud. Cette demande est d'autant plus justifiée que la STL est prête à déménager ses circuits au terminus sud dès l'ouverture du métro. Tout délai à effectuer ce transfert ne dépend en rien de sa volonté.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Les quais non utilisés sont à la charge de l'AMT.*

DÉLÉGATION DE GESTION DANS LES TERMINUS MÉTROPOLITAINS

STL

En 2006, la STL était informée que le RTL facturait à l'AMT les services de supervision et de gestion des opérations aux terminus métropolitains de Longueuil et du centre-ville. De son côté, la STL effectue à ses frais des opérations similaires au terminus métropolitain Henri-Bourassa nord. La grande implication du personnel de la STL au terminus métropolitain Henri-Bourassa nord, et prochainement aux terminus Cartier et Montmorency, demanderait elle aussi une compensation.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *La gestion des opérations aux terminus métropolitains de Longueuil et au terminus Centre-ville n'est pas de même nature que celle du terminus Henri-Bourassa Nord. En effet, la gestion du terminus Longueuil et du terminus Centre-ville implique une gestion des horaires en affichant les départs et l'opération des portes au terminus Centre-ville.*
>
> *L'AMT est en cours de négociation avec la STL pour la gestion des horaires et conviendra d'un prix pour les terminus Cartier et Montmorency.*

BILLETTERIE DU TERMINUS CENTRE-VILLE

CIT Vallée du Richelieu

Nous ne sommes pas en accord avec le paiement d'une portion des frais de la billetterie métropolitaine située au Terminus Centre-ville, puisque nous n'avons jamais donné notre aval à ce projet et que nos titres n'y sont pas vendus.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Le CIT Vallée du Richelieu n'a pas adhéré à l'entente pour la vente de ses titres locaux. La prévision 2006 pour la participation financière du CITVR totalise 41,44 $ pour la vente de TRAM qui lui sont attribuées pour le terminus Centre-ville.*
>
> *Par ailleurs, il faut noter que 366 789 cartes mensuelles TRAM ont été vendues en 2005 dans les 11 billetteries métropolitaines, ce qui représente près de 40 % des ventes annuelles totales des titres TRAM de l'AMT, confirmant ainsi l'intérêt des clients pour ces points de services intégrés.*

TRANSPORT ADAPTÉ

RTL

Le RTL est favorable à l'augmentation de l'enveloppe dédiée aux déplacements métropolitains du transport adapté. L'augmentation du nombre d'usagers admis ainsi que des déplacements effectués continuent année après année à augmenter la pression financière sur les AOT.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

TRAM POSTALE

CIT Vallée du Richelieu

Nous ne sommes pas en accord avec le maintien de la promotion pour l'abonnement à la carte TRAM par la poste qui a des répercussions négatives sur les agences situées sur notre territoire.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *L'abonnement à la TRAM postale par la poste répond au besoin de la clientèle en leur évitant la file d'attente à la billetterie. Ce programme vise également à fidéliser la clientèle à l'utilisation des transports collectifs. En novembre 2005, près de 1 600 personnes ont adhéré à ce programme.*

PROGRAMME D'ABONNEMENT ANNUEL

ACIT

L'ACIT réitère son appui au dossier de l'abonnement annuel, d'autant qu'à la dernière assemblée générale annuelle les membres on adopté une résolution en ce sens.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

CIT Laurentides

Nous sommes très favorables à l'ajout de la TRAM annuelle puisqu'elle permet un meilleur service aux usagers et permet de fidéliser la clientèle.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE TRANSPORT COLLECTIF

CIT Vallée du Richelieu

Les divers projets présentés par l'A.M.T., dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, auront des répercussions financières sur les AOT et engendreront inévitablement une hausse des contributions municipales reliée au développement. Il serait toutefois souhaitable que l'A.M.T. puisse CONSULTER et favoriser les échanges d'informations à ce sujet avant même d'entreprendre et d'ajouter de nouveaux services et/ou de déployer de nouvelles initiatives.

> ***POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :*** *Conformément à sa politique, les partenaires seront consultés au sujet des nouvelles mesures d'amélioration de l'offre de services dans le cadre de la nouvelle Politique québécoise du transport collectif.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTR	Association du transport et des routes du Québec
CEVÉQ	Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec
CFCP	Chemins de fer Canadien Pacifique
CIMTU	Centre d'information métropolitain sur le transport urbain
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CITBL	Conseil intermunicipal de transport des Basses Laurentides
CITSV	Conseil intermunicipal de transport Sorel-Varennes
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CPE	Centre de la petite enfance
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CRT	Conseil régional de transport
DAT	Distributrice automatique de titres
GES	Gaz à effet de serre
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice du prix transport
MAMR	Ministère des Affaires municipales et des Régions
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OTA	Organisme de transport adapté
PGDM	Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport collectif
TMA	Transportation Management Association
TOD	Transit Oriented Development
TCV	Terminus Centre-ville

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT
500, Place d'Armes, 25e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2
Téléphone : (514) 287-2464 • Télécopieur : (514) 287-2460 • Site Internet : www.amt.qc.ca